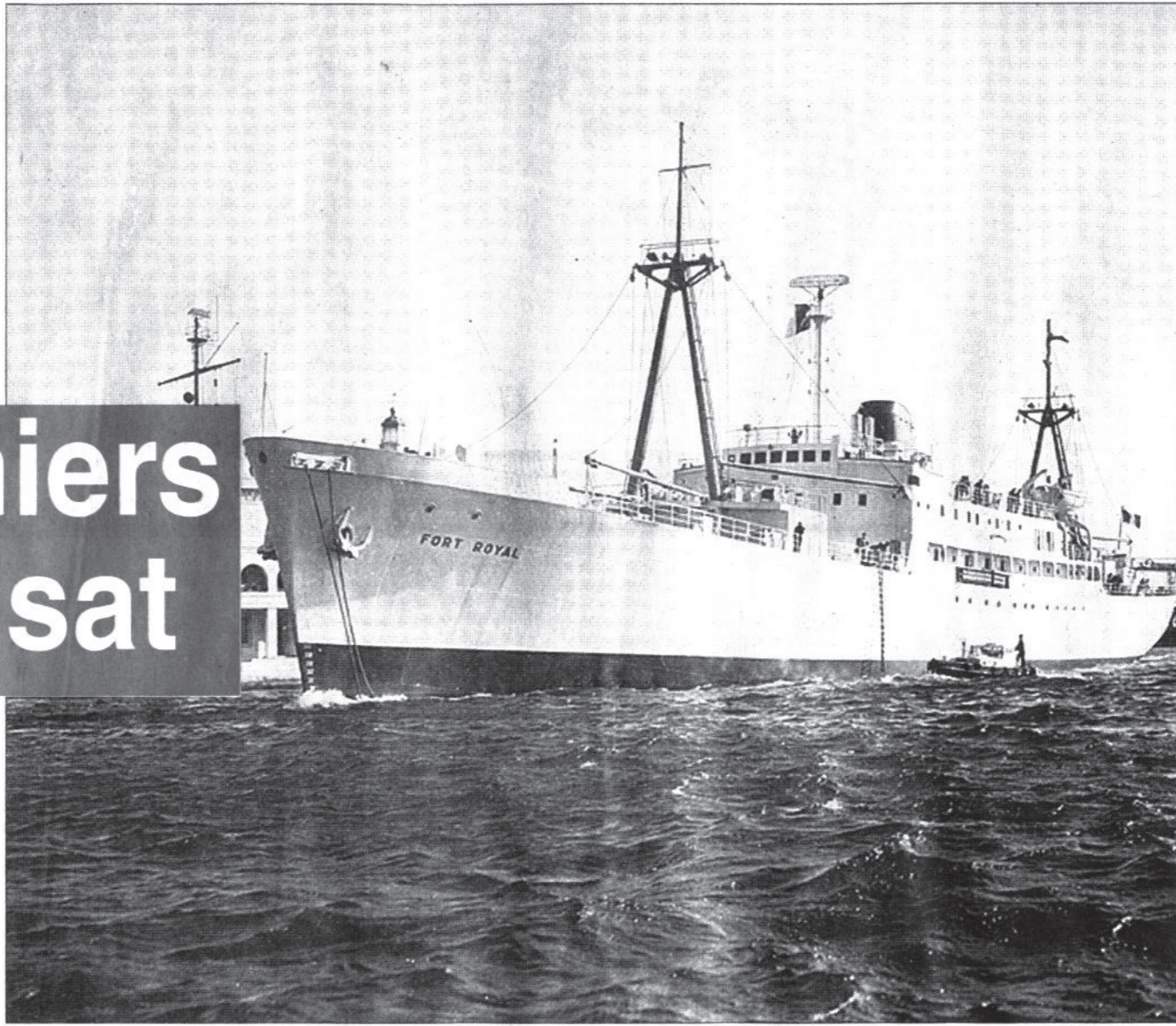


Les archives de la French Lines sont riches en écrits, récits, gravures et photos. Elles couvrent 150 ans de la vie des compagnies maritimes françaises. On y parle d'échanges commerciaux, des navires et aussi des équipages et des passagers. Certaines histoires sont heureuses, d'autres tragiques. Pour un bateau, point de salut hors le naufrage, l'incendie ou la casse. C'est ainsi depuis toujours, à de très rares exceptions près. Dorénavant, sur une page, un dimanche sur deux, nous vous invitons à voyager dans le temps, et dans le sillage de ces grands voyageurs des mers qui fréquentaient régulièrement le port du Havre. Aujourd'hui, ouvrons l'album du transport de la banane des Antilles.



« Fort Royal » est sans doute le navire le plus emblématique du transport de la banane antillaise

Les bananiers de la Transat

Qu'ils partent des ports du Havre, de Rouen ou de Dieppe, les bananiers ont toujours fait partie du paysage des ports normands. Au cours de son histoire, la Transat a misé sur ces lignes qui reliaient les Antilles à la France métropolitaine.

Pendant les années cinquante et 60, la Transat fait naviguer la flotte bananière la plus importante du monde. Avec les affrétés, plus de vingt navires arborent le pavillon blanc marqué d'une boule rouge. La silhouette de ces bateaux est reconnaissable avec leurs coques et leurs superstructures blanches. Les mâts sont chamois et les cheminées noires et rouges identiques à celles des prestigieux paquebots. Les bananiers avaient des allures de yachts.

Avant la guerre 1914-1918, la banane est considérée comme un produit de luxe. Les premières bananes arrivent en 1928 à Marseille. Celles des Antilles débarquent en Seine-Maritime vers 1935. Elles sont transportées à l'époque par trois bananiers de la compagnie générale d'armement maritime. Au début de l'année 1939, les navires entreront dans le giron de la Transat. Il

faut attendre 1946 pour voir le *Guadeloupe* inaugurer la ligne Dieppe-Les Antilles et en 1950 pour que le *Barfleur* débarque des bananes à Rouen. Le *Fort Royal 1*, le *Fort de France 1* et le *Guadeloupe* sont de constructions nordiques. Une autre série est lancée en Norvège : *Esterel*, *Barfleur*, *Quercy*, *Maurienne*. Les sept navires sont réquisitionnés le 1er septembre 1939 et sont transformés en croiseurs auxiliaires. Ils seront récupérés après guerre par la Transat.

Les premiers bananiers neufs qui débutent la longue série des *Fort* sont lancés à Glasgow (Grande-Bretagne). Il s'agit des *Fort Richepanse* en 1948, *Fort Dauphin* en 1949, *Fort Richelieu* en 1952. Sur cette même période, la Transat achète d'occasion *Fort Duquesne* et *Fort Saint-Louis*.

L'apparition des frigos Chose étrange, différentes théories s'opposent sur le

choix des noms. Pour certains, ils rappellent dans les années qui suivent la seconde guerre mondiale les batailles déterminantes et la résistance héroïque des garnisons. Pour d'autres, ils font référence pour leur majorité à des anciennes possessions d'outre-mer aux Antilles mais aussi au Canada et aux USA. Il en sera de même pour la série des *Pointes*. Les premiers bananiers construits en France sont le *Fort Carillon* et le *Fort Desaix* en 1952.

Ils sont les prototypes d'une longue série de navires aux caractéristiques à peu près semblables. A l'époque, la

France compte vingt-quatre chantiers navals. A partir de la fin des années cinquante, la Transat compte une flotte de onze navires de 113 mètres de long. La majorité de ces bananiers sortent des chantiers navals de Port de Bouc. Le *Fort Trinité* et le *Fort Joséphine* lancés en 1964 annoncent des modifications dans le transport réfrigéré. Ils sont plus longs avec 124 mètres. L'installation frigorifique permet de réfrigérer les cales à moins vingt degrés. En 1968, la Transat rencontre des problèmes d'exploitation sur la ligne avec les Antilles. Les techniques évoluent. Lancés en

1969, le *Fort la Reine* et le *Fort Pont Chatrain* sont des bananiers équipés de grues qui permettent la manutention des conteneurs.

C'est le début de l'ère des navires dits automatiques. Le

dernier des bananiers classiques est le *Fort Sainte Marie* en 1970. Il fait partie d'une série de huit sisters ships (bateaux similaires) construits à Dunkerque.

FRANÇOIS HAUGUEL

« Fort Royal » en chiffres

Construit en 1956 par les chantiers et ateliers de Provence (Port de Bouc), le *Fort Royal* avait pour port d'attache Le Havre. Il mesurait 113,85 mètres de long sur 15,80 mètres de large. Il développait 54.000 chevaux et sa vitesse moyenne était de seize nœuds. Ce bananier pouvait transporter douze passagers et possédait huit cabines. Le navire est sorti de la flotte en 1969.

Les Bretons en force

Les marins bretons constituent une grande partie du personnel embarqué à bord des bananiers. Le retour au pays se faisait de plusieurs manières.

En 1950, les débarquant repéraient les plaques d'immatriculation des véhicules provenant de Bretagne. Avec une bouteille de rhum pour cadeau, ils regagnent ainsi le

pays avec les routiers. Puis c'est l'apparition des fameux taxis bretons qui sont créés par un ancien marin du commerce.

Les chauffeurs de taxi montaient à bord pour se renseigner des destinations puis regroupaient les marins dans un taxi. Au fur et à mesure apparaissent les voitures personnelles et le covoiturage.

Une nouvelle génération de navires

Au début des années 70, la Transat met en service six navires. *Pointe Allègre*, *Pointe des Colibris*, et *Pointe Marins* mesurent 139 mètres de long, les autres, c'est-à-dire *Pointe sans souci*, *Pointe Madame* et *Pointe la Rose* font 155 mètres.

Certains navires sont également équipés d'une porte arrière qui permet d'embarquer directement des voitures et des engins roulants. Pendant plusieurs mois, les conséquences sociales ne se font pas attendre. Les dockers de Fort-de-France (Martinique) refusent l'ouverture de ces portes à cause du manque à gagner. Les Antillais baptisent ces bananiers *Bateau cul cousu*. En 1976, la compagnie générale transatlantique fusionne avec la compagnie des messageries maritimes. C'est la fin des che-

minées rouges et noires. Elle font place à des cheminées blanches et noires avec un sigle rouge et bleu en forme d'étrave.

L'époque des bananiers classiques avec le chargement des cartons dans les cales est révolue. Les bananes sont désormais transportées en conteneurs. Les navires de nouvelle génération assurent l'acheminement du fret dans le sens métropole Antilles et transportent au retour la production bananière antillaise.

Le premier porte-conteneurs réfrigéré polyvalent (PCR) sera le *Fort Royal* troisième du nom qui mesure 211 mètres de long pour 30 999 tonnes. Le bateau sera construit à Dunkerque. Suivront le *Fort Desaix 2*, le *Fort Sainte Marie* et le *Fort Fleur d'épée*.

Les ports normands en vedette

A proximité directe de la région parisienne, Rouen et Dieppe ont été pendant longtemps les deux grands ports de réception des bananes en provenance des Antilles. Les premières cargaisons ont

respectivement été débarquées en 1932 et en 1935. Mais dès la mise en service des porte-conteneurs réfrigérés polyvalents (PCR) dont les rotations ne figurent pas sur

Dieppe et Rouen, Le Havre prendra le relais mais ne conservera pas le trafic qui va s'échapper progressivement sur Dunkerque à partir de 1998.

En 2003, Dunkerque a ainsi reçu près de 400 000 tonnes de bananes dont 370 000 en provenance des Antilles. Pour la même année, le port du Havre n'avait reçu que 936 tonnes.



Destination Antilles : chaque escale en Martinique et en Guadeloupe rythme la vie de l'archipel français



Pendant des décennies, la Transat a été le transporteur exclusif de la banane à destination de la métropole



Avant la conteneurisation, la banane était conditionnée dans des cartons, mais la cueillette reste la même

La route du Rhum

Le punch, c'est l'apéritif de la ligne. Au carré des officiers, c'est à l'élève officier de préparer le punch.

La recette est simple. Tout d'abord versez une larne de sirop de canne mais pas trop car c'est le sirop qui rend malade. Ajoutez le rhum de préférence blanc car il est plus naturel puis peler finement la peau du citron vert et mélanger le tout. A consommer avec modération.

Les illustrations de cette page sont issues de la collection French Lines. French Lines, avenue Lucien-Corbeaux (près des Chais de la Transat) 02. 35. 24. 197. 13. Ouvert du lundi au vendredi de 9 h à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h. (<http://www.frenchlines.com>)