

## BANANE & BANANIER

Loïc CHANTEREAU

*Quoi de plus banal que de s'offrir un kilo de ce fruit exotique par excellence et fort nourrissant de surcroît, pour un prix modique dans n'importe quel supermarché.*

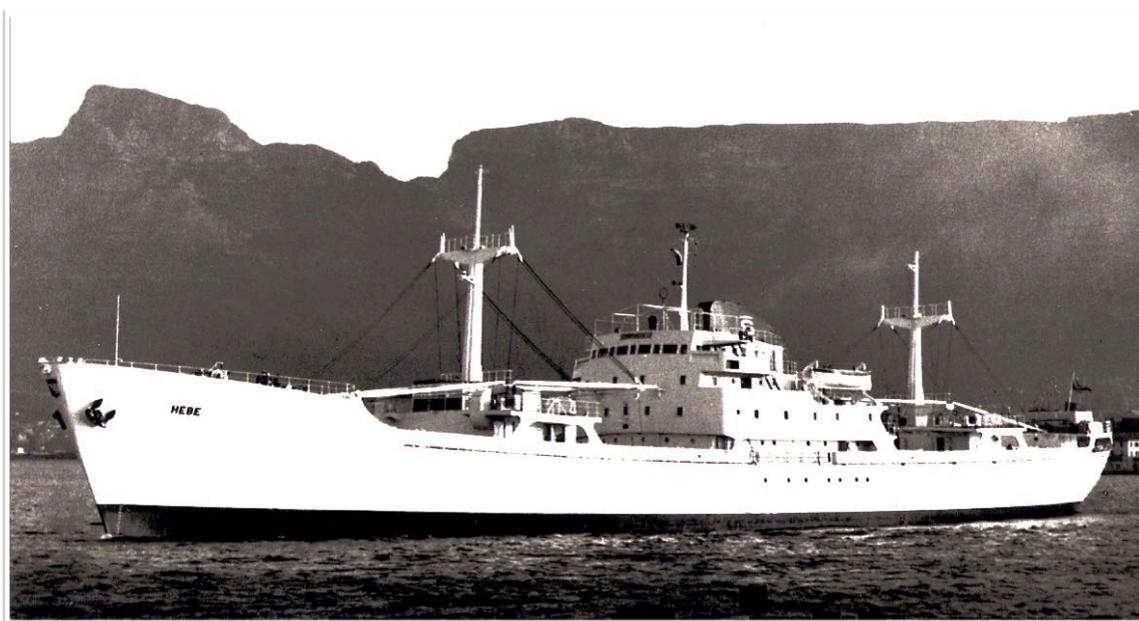
*Il suffit d'aller le chercher là où il pousse et de le ramener dans les meilleures conditions. Mais, avant l'invention des containers réfrigérés, ça n'était pas si simple que ça et ce produit des tropiques demandait une vigilance de tous les instants, comme si les soucis de la navigation elle-même ne suffisaient pas !*

qui concerne les denrées périssables, comme par ailleurs du divers, au gré des lignes fréquentées.

C'est un beau navire, élégant, construit aux Ateliers et Chantiers de Bretagne, à Nantes. Mon impression à l'embarquement est excellente.

Mais, pour ce qui concerne la navigation elle-même, ça le sera beaucoup moins !

Le navire est affrété au puissant armement suédois « **SALEN** », dont le siège est à Göteborg, qui gère toutes sortes de navi-



*L'HÉBÉ sous les couleurs de «SALEN»  
Photo prise en Afrique du Sud*

Six janvier 1964, j'embarque à bord de l'**HÉBÉ**, au Havre.

Le navire est en cours de réparations, et dans quelques jours va reprendre la mer.

C'est un cargo polytherme, c'est-à-dire qu'il peut transporter toutes cargaisons demandant une température appropriée entre -18 degrés C. et +20 degrés C. pour ce

res, en particulier une cinquantaine de bananiers, tant sous pavillon suédois qu'étranger, dont nous faisons partie.

Ainsi quelques navires de cette flotte spécialisée ravitaillent l'Europe du Nord en bananes.

Notre navigation se fera entre celle-ci et l'Amérique centrale. Seulement, c'est l'hiver

et la traversée de l'Atlantique Nord à vide n'est pas de tout repos.

J'ai vite compris le mode de gestion de ces navires : nous n'avions jamais de destination définie au départ d'un port, qu'il soit de chargement ou de déchargement.

Nous étions toujours «à ordres», donc «Curaçao à ordres» à la descente et «Land'End à ordres» au retour.

Bien difficile dans ces conditions de se faire adresser du courrier !

Ce n'est donc guère qu'aux environs de Curaçao, cette île tout au bout de la mer caraïbe, que nous savions quel serait notre port de chargement, encore qu'il nous arrivait d'en changer 2 à 3 fois en 48 heures.

C'était la même chose pour le retour.

En fait, notre affréteur semblait attendre le dernier moment pour trouver une coupe de bananes appropriée, à la maturité adéquate compte-tenu du temps de retour en Europe, et sans doute à prix moindre, pour nous la faire embarquer, et à proximité de l'Europe, nous faire débarquer notre cargaison là où le cours de la banane était le plus élevé.

C'est ainsi qu'à l'aller, on pensait charger à Puerto-Caballo au Venezuela, pour se retrouver à Manzanillo en République Dominicaine, tandis qu'au retour nous pensions faire escale à Rotterdam et nous nous sommes retrouvés à Wilhemshafen en R.F.A ou à Oslo.

De là, la nécessité d'être à l'affut perpétuel d'un radiotélégramme, tout autant que l'obligation journalière de signaler notre position à midi, l'état de la mer, la vitesse moyenne des dernières 24 heures, et de plus, au retour, de donner la température du haut, du milieu, du bas de chaque cale et il y en avait quatre !

Ah la température ! Une vraie psychose !

C'est qu'au chargement nous n'avions pas moins de 30.000 à 35.000 régimes en cale dont la température à coeur avoisinait alors les 30 degrés C.

Or les instructions étaient de ramener celle-ci à 11,7 degrés C. Dans les meilleurs délais, pour éviter tout mûrissement prématuré, qui aurait rendu la banane invendable à l'arrivée.

Cela supposait nos 4 groupes électrogènes «à fond la caisse», sans compter les frigorifères et les ventilateurs de cales qui devaient renouveler leur volume d'air 300 fois par heure !

C'est dire la hantise d'une avarie quelconque qui aurait fait remonter la température et provoquée un commencement de mûrissement, à éviter à tout prix.

Ne parlons pas des moteurs principaux toujours à 100% pour arriver à la vitesse contractuelle.

Autant dire que le sujet des conversations à bord ne variait guère ! «*Comment est la banane ?*», «*À quelle température est-on ?*», «*Est-ce que ça va tenir ?*», etc.

Pourtant au cours de l'hiver, nous connaîtrons un répit ! En plein Pas-de-Calais, alors que nous redescendons une fois de plus vers Curaçao, «*Salen*» nous prévient que n'ayant plus l'usage du navire pour un temps, nous sommes sous-affrétés à l'Union Castle Line, une compagnie anglaise spécialisée dans les relations avec l'Afrique du Sud.

Direction Cape Town pour un chargement de pommes et de raisins à destination d'Anvers et de Southampton. Température à tenir pendant le voyage +6 degrés C.

Un voyage très «*cool*» et sans problème, car cette compagnie anglaise n'ira pas nous

casser les pieds avec la position journalière à midi, ni savoir si les pommes et les raisins sont bien à la température voulue, et surtout les ports de chargement et de déchargement resteront fixés une fois pour toutes.

Nous aurions bien continué ce trafic, mais hélas, après Southampton, «Salen» reprend son affrètement, mais avec une petite variante quand même !

C'est la première fois que nous ne descendrons pas à vide, car nous irons en Allemagne, à Bremerhaven, embarquer 360 coupés Porsche 904 à destination de Baltimore.

De vrais petits bijoux, mais qui ne pèsent pas grand-chose, si bien que ce sera encore une traversée de l'Atlantique Nord, posés sur la «peau de l'eau» ; avec tout ce

que ça peut comporter comme tangage et comme roulis.

«Bon rouleur, bon marcheur» dit le proverbe, mais bonjour la fatigue !

Ce n'est que fin août 1964, après un voyage supplémentaire - pas de remplaçant disponible - que je débarquai à Willemhaven.

Il était temps ! Car de toute ma navigation, c'est bien celle-là qui me laissera le plus mauvais souvenir.

Pourtant nous étions à bord une excellente équipe.

Si seulement, il n'y avait pas eu cette sacrée banane ...

