

Depuis le mois d'avril, la guerre déclarée entre la France et l'Angleterre s'était étendue aux îles. Contrairement à celles des Britanniques, les îles françaises, aidées seulement par quelques navires appartenant à la Compagnie ou aux alliés hollandais, se débrouillent d'abord sans aide extérieure, chacune derrière son gouverneur particulier, car seul Chambré s'efforce de coordonner leur action. Grâce à un ouragan qui détruit une bonne partie de la flotte anglaise, les succès obtenus à Saint-Christophe peuvent être consolidés dans toute la région.

En octobre 1666, des renforts de la Compagnie et surtout du roi arrivent avec La Barre qui, avant toute décision, doit se concerter avec les gouverneurs. En février 1667, le roi nomme Jean-Claude de Baas lieutenant général, mais en attendant que celui-ci rejoigne son poste, ce qu'il ne fera qu'en septembre 1668, La Barre assure l'intérim avec des pouvoirs limités à la coordination des opérations générales, ce qu'il fait jusqu'à la publication de la paix de Bréda en décembre 1667. Cette situation peu claire a entraîné des conflits de compétence avec Clodré qui obtient alors son rappel et est remplacé par François Roolle de Laubièrre qui cède lui-même la place en 1672 à Sainte-Marthe.

En 1668, La Barre rejoint Cayenne, ce qui permet à Chambré de jouer de nouveau un rôle de premier plan jusqu'à son remplacement en 1670 par Du Ruau Palu. En outre, la compagnie envoie alors un de ses directeurs, Pélissier, en mission et les deux hommes déploient une grande activité en matière administrative et judiciaire. Ainsi, on doit à Pélissier le terrier établi pour la Martinique en 1671. Après le départ de celui-ci, Du Ruau Palu qui veut développer une administration civile se heurte aux gouverneurs et particulièrement au lieutenant général Baas. Rappelé en janvier 1674, l'agent général est remplacé par La Calle qui ne dispose plus que de pouvoirs financiers et commerciaux.

Depuis 1672 la France est en guerre avec la Hollande. En 1674, l'amiral Ruyter échoue devant Fort-Royal, néanmoins le roi doit s'engager de plus en plus directement dans la défense des colonies. Comme il n'a plus besoin du paravent de la Compagnie pour sa politique mercantiliste, il la supprime en décembre 1674. Les colonies d'Amérique sont alors rattachées au domaine royal. Le lieutenant général et les gouverneurs, déjà munis de commissions royales, et pour cela considérés plus comme des hommes du roi que des représentants de la Compagnie, conservent leurs postes.

L. E.

Bibliographie

R. P. Du Tertre J. B. : *Histoire générale des Antilles* (...) t. III (éditions des Horizons caraïbes, Fort-de-France 1973).

Voir COLBERT, COLONISATION, EXCLUSIF, INTERLOPE.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE



Issue en 1862 d'une compagnie maritime fondée en 1855 et fusionnée avec la Compa-

gnie des Messagères maritimes, en 1977, elle est devenue depuis la compagnie générale maritime (C. G. M.).

De la marine à voile à la marine à vapeur

L'utilisation de la vapeur pour la navigation, qui se généralise au cours du XIX^e siècle, bouleverse complètement les liaisons maritimes en apportant les éléments de vitesse, de régularité et de sécurité qui faisaient défaut dans la marine à voile.

La construction de coques en fer, puis en acier, rend par ailleurs les navires à la fois plus solides et plus spacieux.

L'apparition, vers le milieu du XIX^e siècle, de la propulsion à hélice à la place de la roue à aube est une autre nouveauté technique décisive dans le développement des transports maritimes. La nature même de ces transports se trouve ainsi modifiée.

Les cargaisons ne sont plus seulement des denrées rares et précieuses comme dans l'Antiquité ni même des produits exotiques comme au XVII^e siècle; la grosse masse du fret est maintenant composée de marchandises pondéreuses et de faible valeur, en particulier le charbon mais aussi les minerais, le guano, le coton, entre autres.

L'ère de la navigation à vapeur est également l'âge d'or des paquebots, prestigieux navires qui se disputent la clientèle internationale des riches passagers à l'aide d'installations luxueuses et en misant sur des records de vitesse. Parallèlement, se développe le transport à bon marché, sur le pont ou dans l'entrepont, de passagers émigrant vers le Nouveau Monde (en un siècle, de 1820 à 1920, 72 millions d'Européens ont quitté leurs pays et 34 millions d'entre eux se sont installés aux États-Unis).

La contrepartie de cette évolution est le coût accru de l'armement maritime : le prix d'un navire à vapeur est nettement supérieur à celui d'un voilier et son exploitation beaucoup plus onéreuse (notamment à cause du prix du charbon). L'exploitation d'une ligne régulière, avec une fréquence suffisante, implique en outre la possession non plus d'un seul navire mais d'une flotte entière, avec des bâtiments de réserve.

L'armement suppose donc des investissements considérables et devient l'affaire presque exclusive de gros capitalistes. La majeure partie de la flotte de commerce mondiale va peu à peu se concentrer en puissantes sociétés, soit sous forme purement privée soit, le plus souvent, en bénéficiant d'une manière ou d'une autre de l'appui des pouvoirs publics.

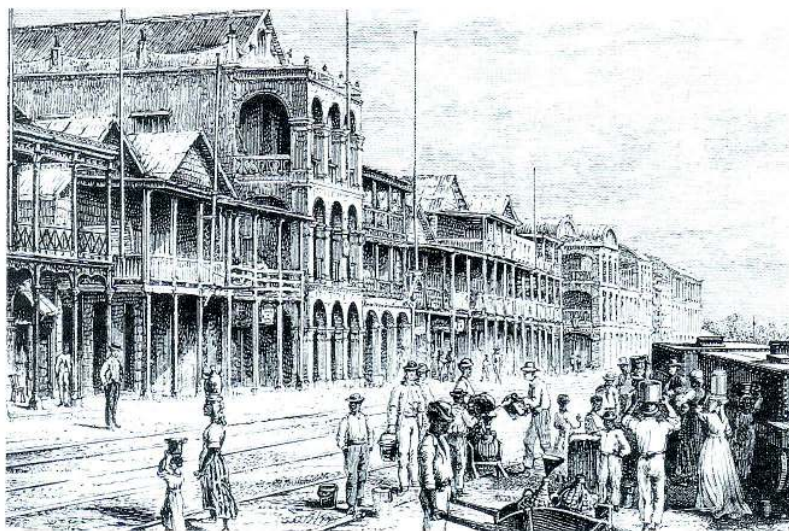
Beaucoup de ces compagnies se voient en particulier attribuer la concession de lignes «postales». La première grande compagnie de navigation de l'âge moderne est, en 1837, la Peninsular and Oriental Company, créée par des armateurs britanniques. Puis naissent les différentes compagnies qui vont desservir les lignes atlantiques. En 1842, la British and North American Royal Mail Steam Pocket Cy, devenue plus tard la Cunard; en 1847, une compagnie allemande qui sera ultérieurement connue sous le nom de Hamburg Amerika Linie; en 1855, la compagnie française qui deviendra, en 1862, la Compagnie générale transatlantique (CGT



Emile Pereire.

En bas : entrée de la
Compagnie transatlantique
en Martinique.

Ci-dessous : Colon, au Panama,
escale obligée des grands
transatlantiques.



ou Transat); en 1859, la Norddeutscher Lloyd; en 1871, la White Star Line.

Le développement est très rapide puisque, en 1866, la Cunard compte 30 paquebots, la CGT 15, la Hamburg Amerika 9 et la Norddeutscher Lloyd une demie-douzaine.

Naissance de la Compagnie générale transatlantique

Cette compagnie est issue de la Compagnie générale maritime, fondée en 1855 à l'initiative d'entrepreneurs audacieux à qui l'on doit l'émergence du négoce international, le développement des chemins de fer et la naissance des grands établissements de crédit. Parmi eux, on trouve notamment les frères Péreire, créateurs de la puissante et dynamique Société générale de crédit mobilier. La Compagnie générale maritime, qui a commencé par racheter une société d'armement de Granville, pratique la pêche à la morue, fait du trafic de cabotage par vapeurs et exploite des lignes de long cours desservies par des voiliers. Lesquels prennent une part importante dans le transport de la main-d'œuvre, depuis la Chine, les Indes, les côtes africaines, en direction de l'île de la Réunion, du Brésil et des Antilles qui ont besoin d'importants contingents de travailleurs pour la culture de la canne à sucre et du coton.

En 1857, la France décide l'attribution d'une

subvention de 14 millions de francs à répartir entre trois lignes transatlantiques : Le Havre-New York, Saint-Nazaire-Antilles-et-Amérique centrale, Bordeaux (ou Marseille)-Brésil.

Cela entraîne une transformation de la Compagnie générale maritime dont la situation financière, à l'époque, n'est guère florissante. Son capital est réduit, de 30 à 24 millions de francs puis porté à 40; cette augmentation ainsi qu'un emprunt obligataire de 16 millions sont garantis par le Crédit mobilier qui doit recevoir en rémunération le tiers du bénéfice au-delà de 7 %.

En 1860, la compagnie obtient la concession des lignes postales sur l'Atlantique nord et, le 25 août 1861, un décret impérial autorise la Compagnie générale maritime à prendre le nom de Compagnie générale transatlantique.

Aménagement du port de Fort-de-France

Cette ville a été choisie comme escale principale de la ligne des Antilles en raison de la qualité de sa rade, à l'abri de l'alizé tropical. Des aménagements y sont prévus depuis un certain temps, notamment la construction de quais et d'un bassin de radoub. Ces travaux vont d'ailleurs être accélérés à des fins militaires, au moment de la malheureuse expédition française au Mexique (1862-1867).

Une convention, passée en 1865 avec la colonie de la Martinique, consacre Fort-de-France port d'armement de la Transat.

Construction des navires

La Transat, nouvellement créée, s'est engagée à desservir pendant vingt ans les lignes Le Havre-New York et Saint-Nazaire-Colon (Panama) via Fort-de-France, avec prolongement sur Cuba, le Mexique et Cayenne.

En contrepartie, l'Etat verse à la compagnie une subvention annuelle s'élevant à 9,3 millions de francs, plus une avance de deux annuités, soit 18,6 millions de francs remboursables en vingt ans sans intérêts (par comparaison, le prix d'un navire transatlantique est, à l'époque, de l'ordre de 3 millions de francs).

La nouvelle compagnie a trois ans pour construire les paquebots qui lui sont nécessaires, soit cinq pour la ligne de New York, six pour les Antilles et le Mexique, trois pour les lignes annexes.

A cette époque, les chantiers navals anglais jouissent d'une suprématie incontestée pour la construction de grands navires en fer. Les trois premiers de ces quatorze navires sont commandés aux chantiers John Scott and Company de Greenock. Baptisés *Washington*, *Lafayette* et *Europe*, ces bateaux à roue sont en fer, mesurent 105 mètres de long, ont chacun un déplacement en charge de 5 000 tonnes et une puissance de 3 200 CV.

Cinq autres, identiques, sont construits en France. En effet, les signataires de la convention de 1860 avaient demandé à la compagnie l'engagement de faire construire en France cinq paquebots postaux. Les prix pratiqués par les constructeurs français étant supérieurs d'un tiers à ceux de l'étranger, la Compagnie générale transatlantique loue un terrain à Saint-Nazaire, au lieu dit Penhoët, y fait bâtir quatre cales et concède le tout à John Scott. Ainsi naissent -avec des tôles laminées à

Commentry, de l'outillage et des ingénieurs venant d'Angleterre, des machines fabriquées au Creusot et de la main-d'œuvre locale - l'*Impératrice Eugénie*, le *France*, le *Nouveau Monde*, le *Panama* devenu ultérieurement le *Canada* et le *Labrador*, ce dernier étant, au dernier moment, modifié et pourvu d'une hélice.

Parallèlement, les chantiers britanniques et écossais construisent le *Napoléon III*, lancé en 1865, ainsi que le *Pereire* et le *Ville de Paris*, lancés tous deux en 1866.

Au début de 1867, la Compagnie générale transatlantique a vingt et un bateaux en service qui, avec plus de 80 000 tonnes de déplacement, constituent une des plus puissantes flottes commerciales du monde.

La ligne des Antilles

Ouverture de la ligne

Le 14 avril 1862, le paquebot *Louisiane*, autre paquebot à hélice, acheté aux chantiers britanniques en cours d'achèvement, ouvre la ligne des Antilles et de Vera Cruz au départ de Saint-Nazaire.

La ligne est immédiatement complétée par l'établissement d'un service annexe entre la Guadeloupe, Sainte-Lucie, la Grenade et Trinidad, assuré par le paquebot *Cacique*. Un service à vapeur, subventionné par le gouvernement vénézuélien, relie alors la côte ferme à Trinidad, afin de permettre le transbordement des passagers en provenance du Venezuela.

Durant les premières années de son exploitation, la ligne de Vera Cruz via les Antilles bénéficie de subventions importantes de l'Etat mais l'arrêt des transports militaires, auxquels l'expédition du Mexique a donné lieu, amène la conclusion d'une convention avec l'Etat sur des bases nouvelles.

En 1865 est inaugurée une liaison mensuelle de Saint-Nazaire vers Fort-de-France et Colon (Panama) par Sainte-Marthe et Carthagène. Elle est bientôt doublée par une deuxième ligne, également mensuelle, de Saint-Nazaire à Vera Cruz via Saint-Thomas et La Havane.

Les paquebots *Louisiane* et *Vera Cruz* sont remplacés par *Impératrice Eugénie*, *Panama*, *Nouveau Monde* et un peu plus tard *Washington*.

Un réseau annexe complète ce dispositif, avec des navires de moindre vitesse, sur les lignes :

- Fort-de-France à Cayenne via Sainte-Lucie, Saint-Vincent, la Grenade, Demerara et Surinam;
- Saint-Thomas à Colon via Porto Rico, Haïti, Cuba et la Jamaïque.

Dès le début, le trafic de passagers et de marchandises se développe suffisamment pour que l'exploitation de ces lignes soit considérée comme une réussite commerciale et financière dont bénéficie tout le négoce français.

Ouverture d'autres lignes internationales

En 1864 est inaugurée la ligne Le Havre-New York, avec des départs réguliers, tous les quatorze jours, de chacun des deux ports. Le moment est propice puisque, du fait de la guerre de Sécession aux Etats-Unis, la concurrence de la marine marchande américaine disparaît. En 1866, un service libre, destiné aux émigrants européens, vient doubler le service postal de quinzaine si bien qu'un départ hebdomadaire est assuré aussi bien au

Havre qu'à New York. Pour donner une idée de l'ampleur prise par le trafic sur cette ligne, citons les chiffres suivants : sur l'année 1869, en 278 voyages, 110 000 passagers sont transportés et 500 000 tonnes de marchandises sont embarquées.

Avec l'année 1879, s'ouvre une nouvelle phase de l'histoire de la Compagnie générale transatlantique qui aborde un nouveau domaine commercial : les liaisons avec l'Afrique du Nord à partir de Marseille.

Les lignes de l'Atlantique nord et de la Méditerranée jouent par la suite un rôle prépondérant dans les activités de la Transat. Toutefois nous nous bornerons ici à traiter des liaisons entre la Métropole et la zone caraïbe.

La ligne des Antilles à la fin du XIX^e siècle

La guerre franco-allemande de 1870 perturbe l'exploitation, le service postal sur Colon étant réduit à un seul départ mensuel. A la fin des hostilités, la reprise du trafic s'effectue avec beaucoup de difficultés compte tenu de la concurrence de nouvelles compagnies, notamment allemandes, qui trouvent dans l'émigration européenne, alors considérable, une source de recettes importantes et disputent le fret aux paquebots postaux, plus coûteux, ne disposant plus que d'une clientèle de première classe, riche mais peu nombreuse.

En 1875, la compagnie se trouve dans une situation difficile : son crédit est compromis, son capital n'est plus rémunéré, les fonds de réserve ont pour la plupart disparu. Par ailleurs, la solidité de son matériel est mise en doute, de même que la valeur de ses officiers et de ses équipages, et ce à la suite de deux naufrages (*Ville du Havre* et *Europe*) ainsi que de l'abandon en mer de l'*Amérique*. Un vigoureux effort de réorganisation est alors entrepris qui débouche sur une nouvelle période de prospérité : entre 1875 et 1880, le nombre de passagers transportés annuellement, toutes lignes confondues, passe de 22 000 à 47 000 et les marchandises de 103 000 à 316 000 tonnes.

Une troisième ligne est ouverte sur les Antilles, qui fait l'objet d'une convention avec l'Etat (loi du 3 mars 1875). Elle part du Havre et touche Bordeaux puis Santander, et se dirige vers Saint-Thomas, La Havane et Colon. Les paquebots *Louisiane*, *Guadeloupe*, *Martinique* et *Désirade* en assurent le service.

En 1879, la Compagnie générale transatlantique se fait attribuer le transport de tous les matériels pour la construction du canal de Panama. Une ligne à vitesse réduite est créée à cet effet entre Le Havre, Bordeaux, les ports des grandes Antilles et Vera Cruz. En 1883, elle est transformée en ligne régulière subventionnée avec un départ mensuel. Cette création est justifiée par la reprise des échanges avec le Mexique. Par ailleurs, de 1884 à 1888, elle continue d'assurer le transport du matériel pour la Compagnie universelle de Panama. Grâce à son escale de Santander, cette ligne participe à l'acheminement des émigrants espagnols sur Cuba.

Néanmoins, elle est supprimée en 1890 en raison de la rareté du fret de retour du Mexique sur l'Europe ainsi que de certaines discriminations de pavillon

pratiquées à l'avantage de l'Espagne.

Une ligne Marseille-Colon est inaugurée en 1886 par le *Ferdinand de Lesseps*. Elle touche Gênes et Naples, puis Cadix, Madère et Ténériffe pour desservir ensuite la Martinique, Trinidad, le Venezuela et la Colombie. Les cargos *Flachat*, *Fournel* et *Saint-Simon* assurent le transport des émigrants et des marchandises. Cette ligne s'avère rémunératrice jusqu'au début du XX^e siècle mais est supprimée en 1905.

La loi de 1883, qui a renouvelé à la Compagnie générale transatlantique la concession du service des Antilles et du Mexique, impose des vitesses minimales de 11,5 nœuds. Les paquebots *Amérique*, *Saint-Laurent*, *Labrador* assurent en treize ou quatorze jours la traversée Santander-La Havane. Le paquebot *Lafayette* réalise, en 1886, des vitesses de 14 nœuds et le *Normandie*, après une reconversion totale, atteint la vitesse de 17 nœuds.

En 1893, la compagnie met en ligne le *Navare* qui relie l'Espagne à Cuba en dix jours au lieu de quatorze, surclassant ainsi tous les navires en service sur la zone caraïbe. Cela a pour conséquence une sensible augmentation du nombre de passagers. En 1904, le paquebot le *Champagne*, affecté jusque-là à la ligne de New York, est transféré à titre d'essai sur la ligne Saint-Nazaire-Vera Cruz via Santiago de Cuba. Après quelques transformations, il assure définitivement ce service à partir de 1905.

La ligne des Antilles au début du XX^e siècle

Le port du Havre est devenu le grand centre d'importation des cafés pour le marché français et les lignes reliant ce port à Colon sont très prospères. Elles sont exploitées par la Transat, en concurrence avec diverses compagnies étrangères. Les cafés d'Amérique sont embarqués à Tehuantepec et Puerto Mexico, escales des navires de la compagnie jusqu'au début de 1914, époque où le commerce avec le Mexique se ralentit.

Au cours de la même période, les cargos de toutes les lignes desservant les Grandes Antilles, au retour, font escale à La Nouvelle-Orléans qui exporte de grandes quantités de coton sur Le Havre.

Pour la Compagnie générale transatlantique, cette desserte est principalement assurée par les grands cargos *Texas*, *Guatemala* et *Honduras*, de 8 à 9 000 tonnes de port en lourd et filant 12 nœuds.

L'exportation des principaux produits des Antilles, sucres et rhums, est un moment effectuée par une compagnie autrichienne grâce à une flotte de vapeurs spécialisés. La Transat, réagissant contre cette concurrence, fait construire ou achète des cargos, également spécialisés : *Guyane*, *Caraïbe*, *Cacique*, *Caravelle*. Elle passe également d'importants contrats avec les exportateurs si bien qu'en 1909 la compagnie charge sur ses navires 80 000 tonnes de sucre à destination du Havre, de Nantes et de Bordeaux. Par ailleurs, le mouvement d'émigration espagnole, en direction du Cuba et du Mexique, se poursuit et vient augmenter les recettes.

Jusqu'à la Première Guerre mondiale, l'exploitation de la ligne des Antilles se poursuit dans des

conditions satisfaisantes, eu égard aux fluctuations économiques et politiques de cette partie du monde.

Une nouvelle convention postale est signée avec l'Etat en 1912, ce qui amène la mise en chantier d'unités destinées à remplacer les anciennes. Le paquebot *Antilles* est lancé en 1913 et, l'année suivante, *Flandre*, *Haïti* et *Puerto Rico*.

Les conséquences des guerres

La guerre de 1914-1918

Elle a pour effet de soustraire au commerce international une grande partie de la flotte de commerce : toutes nationalités confondues, 6 604 navires marchands sont coulés pendant les cinquante et un mois de la guerre. D'autre part, les belligérants réquisitionnent leurs navires marchands pour servir d'auxiliaires à la flotte de guerre (transport de troupes, navires-hôpitaux). Les navires non réquisitionnés assurent le ravitaillement des troupes en vivres et en matériel ainsi que celui des usines en combustibles et en matières premières. En 836 voyages, la Compagnie générale transatlantique importe des Etats-Unis quelque 5 millions de tonnes de marchandises et de matériel militaire.

Au sortir de la guerre, la compagnie a perdu 103 000 tonneaux de jauge brute et ne possède plus que 73 navires d'une jauge brute de 343 600 tonneaux. En outre les unités qui subsistent ont subi une exploitation intensive et nécessitent une remise en état entraînant de grosses dépenses.

C'est seulement en 1920 que la compagnie retrouve sa pleine liberté, le régime de réquisition étant resté en vigueur en France plus longtemps qu'ailleurs.

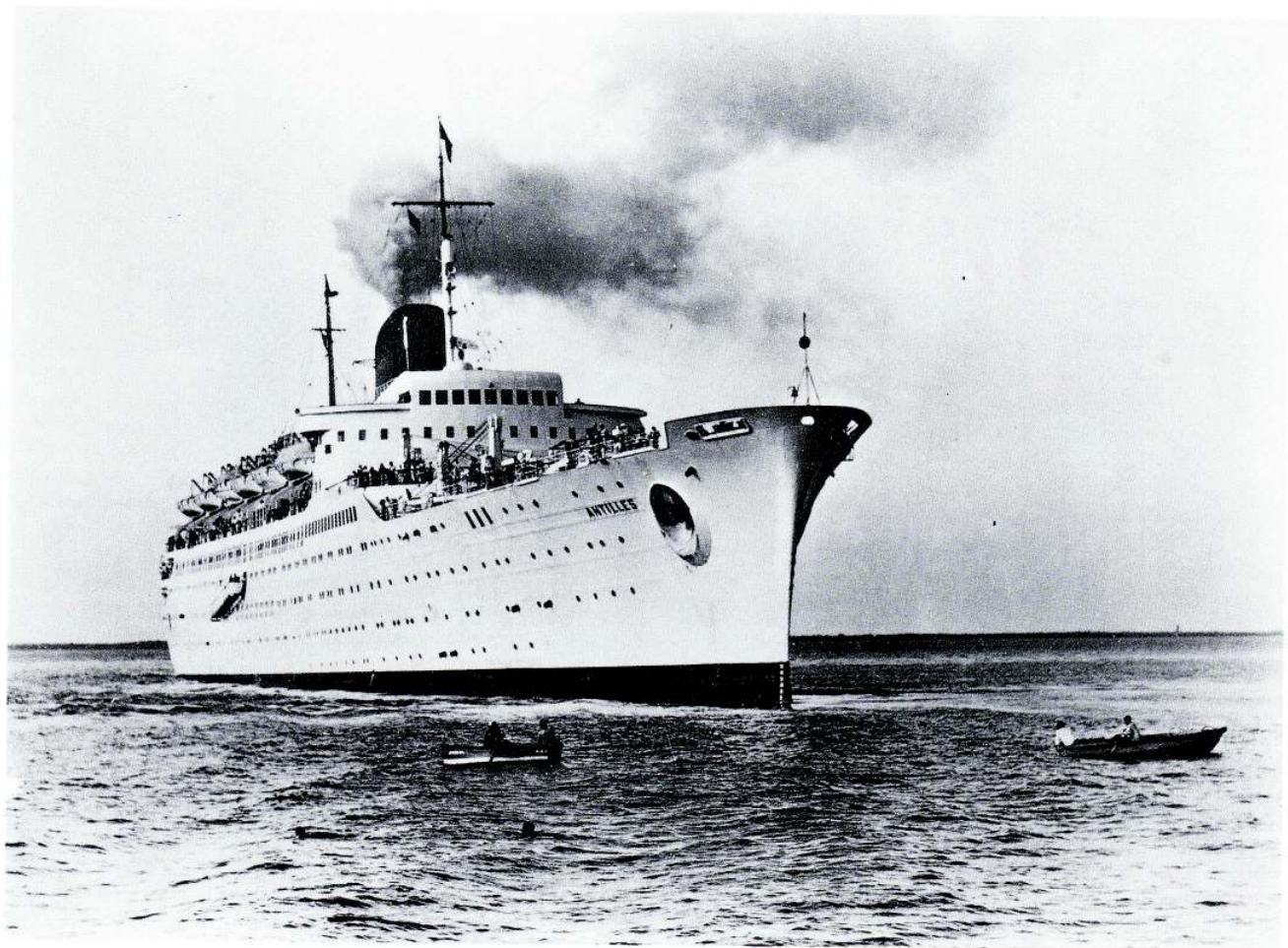
L'entre-deux-guerres

Pour compenser les pertes de la guerre, les Etats-Unis et la Grande-Bretagne lancent de vastes programmes de construction navale. C'est ainsi qu'en 1918 le tonnage disponible excède nettement les besoins du commerce international et, en 1920, 11 millions de tonnes restent inutilisées.

Quoi qu'il en soit, la Compagnie générale transatlantique, pour rénover sa flotte existante et accroître son tonnage, commande un certain nombre d'unités à la fois aux chantiers de Penhoët et à des chantiers navals anglais. Elle reçoit également six navires dans le partage entre alliés de la flotte allemande.

En trois ans (1919-1921), 27 navires jaugeant 188 000 tonnes entrent dans sa flotte. En outre, la compagnie dispose de 80 unités, jaugeant environ 200 000 tonneaux et appartenant à ses filiales. Elle se place ainsi en tête de l'armement français, contrôlant à peu près le quart de la marine marchande nationale.

Mais la Transat doit, comme les autres compagnies, s'adapter à des conditions d'exploitation bien différentes de celles d'avant-guerre, en particulier sur les lignes de l'Atlantique nord. En effet le flux d'émigrants se tarit en raison des mesures restrictives prises par les Etats-Unis. Par contre, des Américains appartenant aux classes moyennes viennent chaque année plus nombreux en Europe, ce qui entraîne, sur les paquebots, la création de la classe touristique.



Par ailleurs se développe l'organisation de croisières, ce qui amène la compagnie à créer, en 1922, l'escale de Plymouth sur la ligne Le Havre-New York.

La même escale servira également à la ligne Le Havre-Bordeaux-Colon, assurant ainsi le transport de nombreux passagers à destination ou en provenance des îles britanniques.

L'ouverture du canal de Panama permet la création de deux importantes lignes sur le Pacifique : en 1919, celle du sud Pacifique, vers l'Equateur, le Pérou et le Chili; en 1921, celle du nord Pacifique, touchant les ports de l'Amérique centrale, de la côte ouest des Etats-Unis et de la Colombie britannique.

Les lignes régulières vers Cuba, le Mexique et les Antilles françaises sont alors desservies par les paquebots *Lafayette*, *Espagne* et *Flandre*. Des services mixtes, reliant l'Espagne aux Canaries, à La Havane et au Mexique, sont assurés, selon les besoins du trafic, par les navires *Missouri* et *Kentucky*, en liaison avec le *De la Salle* et le *Niagara*.

En 1924 est mis en service, sur la ligne Saint-Nazaire-Le Havre-Vera Cruz, le paquebot *Cuba*, jaugeant 11 337 tonnes, avec un moteur à deux hélices lui permettant d'atteindre des vitesses élevées.

Un ancien paquebot autrichien, de moindre tonnage, le *Pellerin de la Touche* permet d'augmenter le nombre de départs sur la ligne Bordeaux-La Havane-Colon.

Pendant cette période, on constate l'abandon progressif de l'escale de La Nouvelle-Orléans au profit des ports du Texas (Galveston et Houston) qui prennent une place de plus en plus grande dans l'exportation des cotons. Par ailleurs, certains services, au départ de Saint-Nazaire, sont supprimés en raison de la baisse continue des échanges avec Cuba et le Mexique.

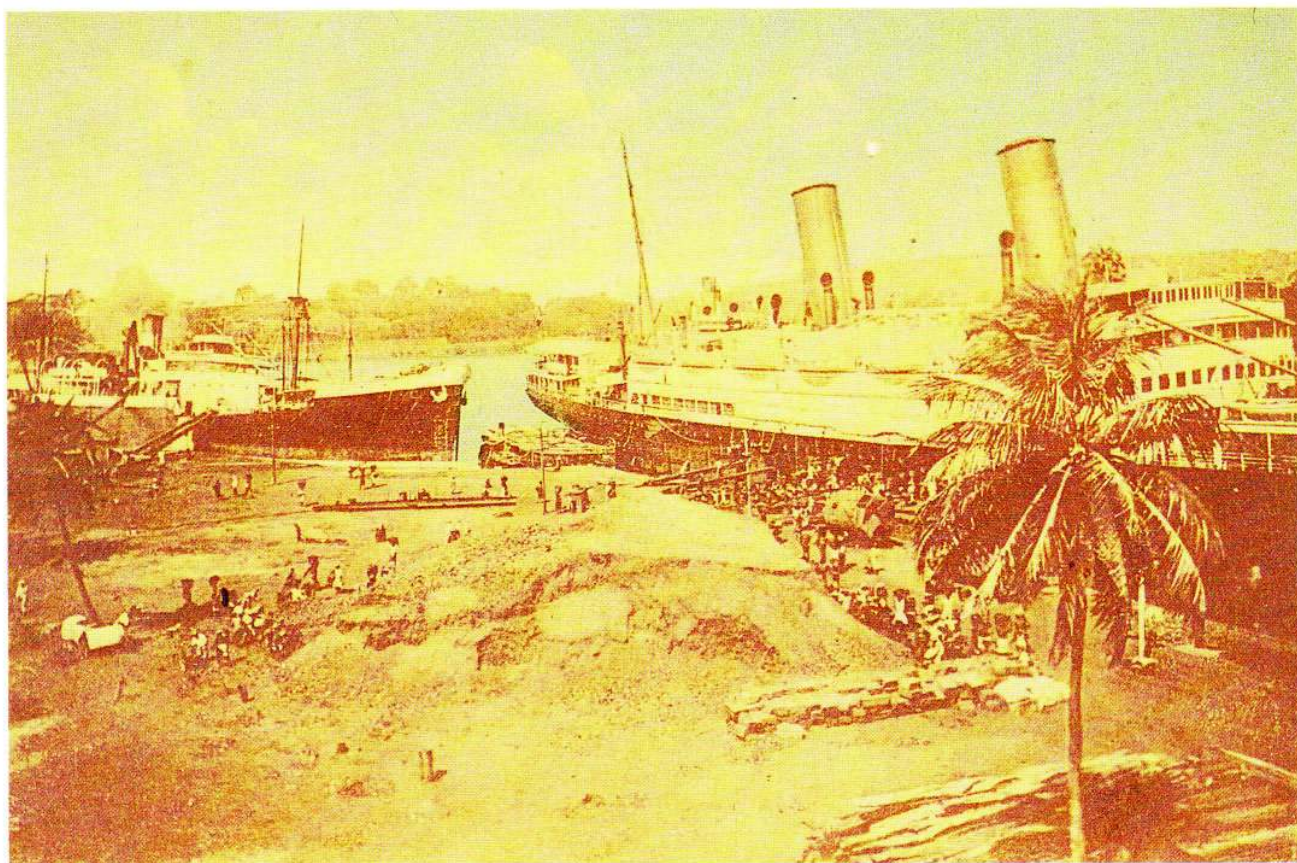
En 1929, la Compagnie générale transatlantique établit un nouveau programme de construction navale. Il est en effet nécessaire de rajeunir la flotte puisque seulement un cinquième des navires ont moins de 10 ans tandis qu'un tiers au contraire dépasse 20 ans.

Cet effort d'investissement est rendu possible par l'institution en France (1927) du crédit maritime qui permet aux armateurs d'obtenir du Crédit foncier des prêts sur hypothèque à faible taux d'intérêt.

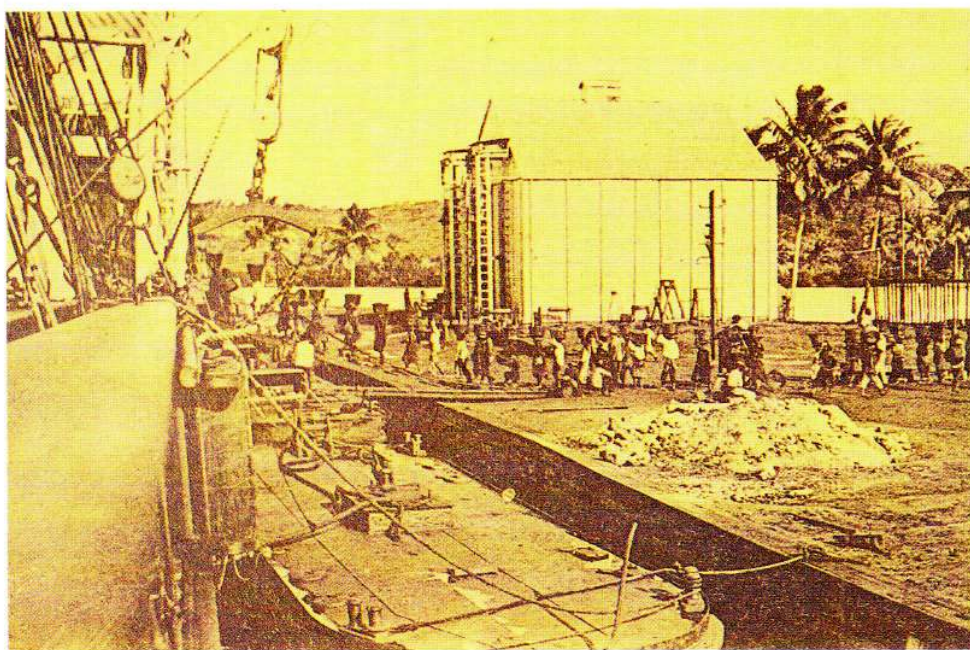
La compagnie passe donc des commandes aux chantiers de Penhoët (notamment le *Colombie*, paquebot postal de 12 000 tonnes destiné à la ligne de Colon). Les chantiers anglais construisent de leur côté six cargos. On commence également des études pour un grand navire postal, destiné à la ligne de New York : le célèbre paquebot *Normandie*, qui sera la gloire de la marine française jusqu'à sa fin tragique, pendant la guerre, dans le port de New York.

La crise économique qui débute avec le krach de Wall Street, en octobre 1929, vient affecter grave-

Deux paquebots Antilles furent lancés : l'un en 1913, l'autre en 1953.



*La darse de la Compagnie
générale transatlantique
à Fort-de-France.*



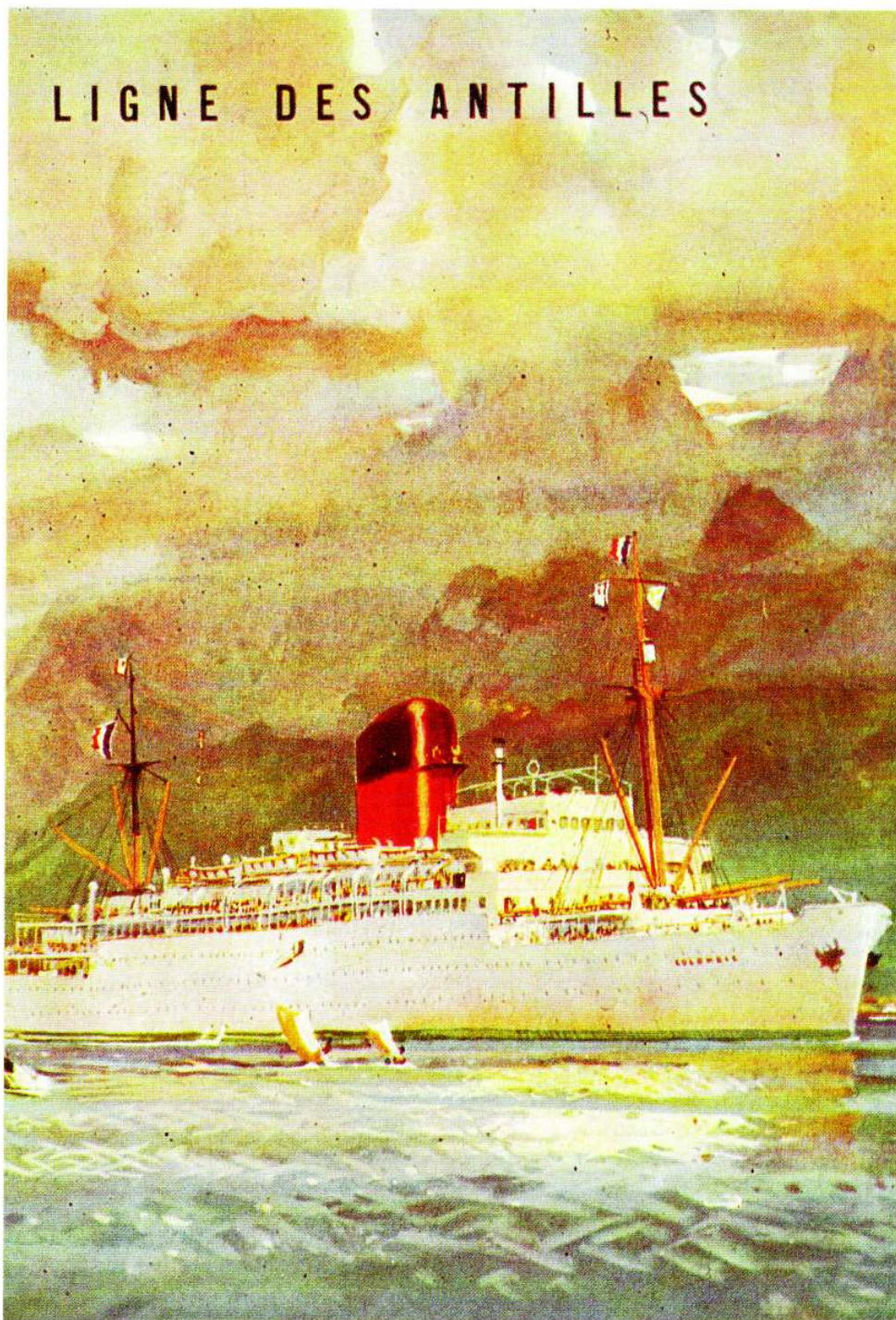
ment les échanges. Les prix des matières premières et les taux de fret s'effondrent, le nombre de passagers se réduit. La baisse des recettes qui en découle survient au moment où la Transat se trouve devant des échéances financières considérables, résultant de son ambitieux programme d'investissement.

En 1931, la compagnie doit demander le soutien financier de l'Etat qui lui accorde sa garantie pour

un emprunt de 160 millions de francs. Des mesures de réorganisation sont prises.

Cependant l'aggravation de la crise en 1932 amène, au niveau mondial, le désarmement de 14 millions de tonnes. En 1933, la Transat a 52 navires désarmés soit presque les trois cinquièmes de sa flotte.

Une loi du 20 juillet 1933 permet de faire face à cette situation en transformant la compagnie en



*Le paquebot
transatlantique
Colombie.*

société d'économie mixte. Le bilan est assaini par la réévaluation de la valeur de la flotte et l'annulation corrélative de la quasi-totalité du capital. Les actions de capital sont remplacées par des actions de jouissance. Une partie de la dette est soldée par l'attribution de parts bénéficiaires et d'actions. L'Etat, principal créancier, reçoit donc une participation majoritaire dans le capital de la compagnie. Une convention avec l'Etat vient, quelques mois plus tard, fixer les modalités de sa contribution financière et du mode d'exploitation de la compagnie. L'activité commerciale se réveille lentement.

Sur les lignes postales des Antilles, des services réguliers sont rétablis au moyen des paquebots *Colombie* et *Cuba*, sur la ligne rapide Le Havre-Southampton-côte ferme-Cristobal. Les rotations moins rapides de Saint-Nazaire et Bordeaux sur Vera Cruz via Santander et Haïti sont assurées par le *De la Salle* et le *Flandre*. La rentabilité de cette liaison souffre de l'instabilité politique à Cuba et d'une crise économique au Mexique. Il y a par ailleurs création d'une flotte bananière desservant les Antilles, la culture de la banane ayant pris de l'extension à la Guadeloupe et à la Martinique et une législation, promulguée en 1932 et 1933,

réservant au pavillon français le transport des bananes à partir des territoires de l'outre-mer.

De 1932 à 1934, la Compagnie générale d'armement, filiale de la Transat, acquiert une flotte spécialisée qui comprend notamment *Grande Terre*, *Petite Terre*, *Caravelle* et *Martinique*.

En 1935, la ligne bananière transporte, en 61 voyages, 46 000 tonnes de fruits avec les cargos *Marigot*, *Charles Plumier*. A la fin de 1936 sont mis en service *Fort Royal*, *Fort Richepanse* et *Fort-de-France*.

Sur un plan global, la Compagnie à la veille de la Seconde Guerre mondiale compte 75 unités jaugeant 535 000 tonneaux. En 1938, elle transporte, toutes lignes confondues, 500 000 passagers et près de 1 500 000 tonnes de fret. Son redressement financier est pratiquement réalisé.

La Seconde Guerre mondiale

Au cours de ce conflit, 6 910 navires marchands sont coulés, représentant une jauge brute de quelque 33 millions de tonneaux. Pour compenser ces pertes, l'effort de construction navale des Etats-Unis est gigantesque, si bien qu'au sortir de la guerre, la flotte de commerce mondiale est légèrement plus importante qu'au début, même si les navires ne correspondent plus exactement aux besoins du temps de paix (à part peut-être les fameux «liberty ships» qui sillonneront les mers pendant de nombreuses années).

En France, toute navigation commerciale cesse sur l'Atlantique nord, après les événements de mai et juin 1940 et vers l'Afrique du nord en 1942. La France est complètement isolée. Les 16 navires de la Transat qui sont restés dans les eaux territoriales, font l'objet d'une réquisition par l'ennemi. Cependant un certain nombre d'unités, qui ont rallié la France libre, participent à la lutte en tant que transports de troupes.

A l'issue du conflit, la Transat a perdu 44 navires, représentant 337 000 tonneaux, soit les deux tiers de son tonnage d'avant-guerre.

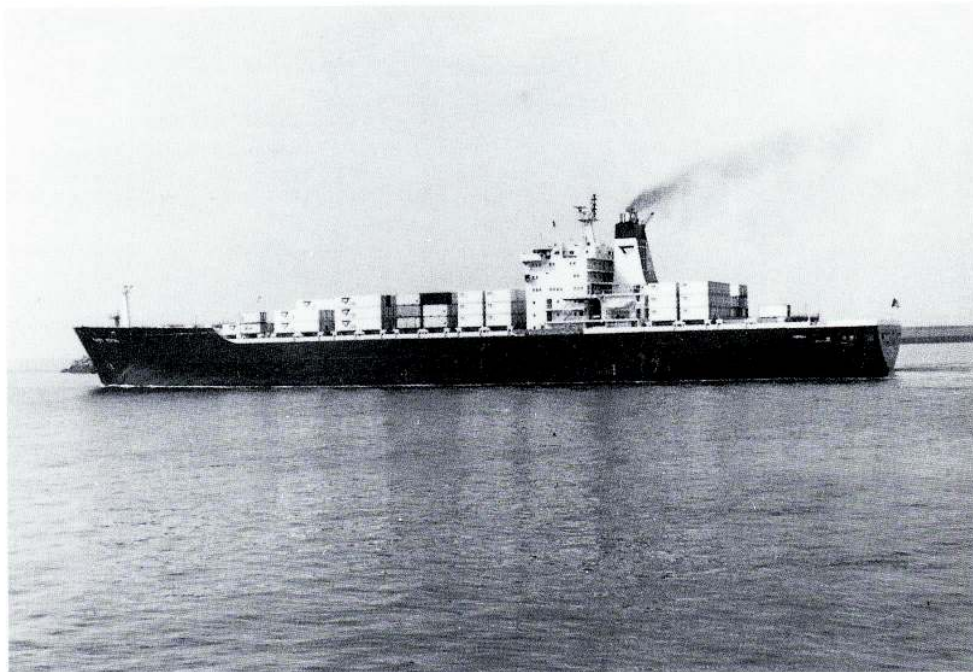
L'après-guerre

Dès la Libération, la Compagnie générale transatlantique entreprend la reconstitution de son patrimoine. Aux unités récupérées dans les ports ennemis, à celles qui ont pu être renflouées et réparées, à celles qui sont «déréquisitionnées» par les alliés, la Transat peut ajouter 32 «liberty ships» sur les 75 accordés à la France. Une dizaine de nouvelles unités, commandées en France et à l'étranger, viennent compléter cette flotte, si bien qu'en 1950, le tonnage des cargos de la compagnie dépasse de moitié celui de 1939.

La compagnie prend une part de plus en plus active dans le transport de denrées, de matériels et de produits bruts en provenance du continent américain et à destination de l'Europe dévastée. De même, le trafic des passagers reprend sur l'Atlantique nord. La Transat, placée au 8^e rang en 1948, avec 17 500 passagers, remonte au 6^e rang en 1949 avec 35 700 passagers, ce chiffre passant à 80 000 en 1952.

Dès la fin des hostilités, la Compagnie générale transatlantique reprend ses relations traditionnelles avec le secteur Antilles-Caraïbes. Dès 1946, 57 000 tonnes sont transportées des Antilles françaises vers la Métropole et 25 000 tonnes en sens contraire. Les cargos du golfe du Mexique reprennent leur rôle traditionnel en chargeant dans les ports américains des matières premières industrielles telles que soufre, coton, asphalte, charbon et plomb. Viennent s'y ajouter d'importants chargements de blé et de farine. Les marchandises exportées, notamment vers les Antilles françaises, se composent d'engrais, de fers, de ciments, de matériel automobile et de produits alimentaires.

De son côté, le service passager est amélioré par la mise en service, en 1953, du paquebot *Antilles*, d'une vitesse commerciale de 23 nœuds, pouvant transporter 777 passagers, répartis en trois classes, et reliant Le Havre et Fort-de-France en 9 jours. Enfin, la flotte bananière est modernisée.



Fort-Royal, un porte-conteneurs réfrigérés polyvalents, a été construit en 1979.

Une loi de 1948, sur l'organisation de la marine marchande, suivie d'une convention en 1951, consacre définitivement le statut d'économie mixte de la compagnie en définissant ses obligations de service public et les contreparties octroyées par l'Etat.

Tendances nouvelles du transport maritime

Après la reconstruction des différentes flottes de commerce mondial, des difficultés extrêmement sérieuses viennent assombrir les perspectives économiques de la marine marchande.

Au premier rang, il faut placer la redoutable concurrence de l'aviation commerciale : disparition quasi totale du trafic régulier de passagers et écrémage de tous les transports de produits légers et luxueux dans le prix desquels le coût de transport n'entre que pour une faible part.

La concurrence est d'autre part fortement avivée sous l'influence de trois facteurs :

- quelque 45 flottes nouvelles sont créées par des pays neufs à la recherche de leur indépendance économique;

- le nombre de bateaux sous pavillon de complaisance augmente considérablement; ces pavillons sont ceux de certains Etats (Panama, Liberia notamment) qui attirent les armateurs en n'assujettissant les navires qu'au minimum d'exigences fiscales, de standards sociaux et de sécurité, d'où de moindres charges d'exploitation;

- enfin les «conférences» (ententes internationales entre armements dont les navires sillonnent la même région) subissent la concurrence «d'outsiders» puissants comme certaines flottes des pays de l'Est.

A ces difficultés sérieuses, il convient d'ajouter les profondes mutations technologiques que connaît la marine marchande dans la recherche d'un abaissement des coûts : accroissement spectaculaire du tonnage des navires pour le transport en vrac et particulièrement des pétroliers, création de navires porte-conteneurs et création de navires spécialisés (méthaniers par exemple). Les navires de ligne pour passagers ont tendance à disparaître au profit des car-ferries pour les liaisons courtes et des flottes de croisière.

Face à ces mutations, les politiques gouvernementales de l'après-guerre soutiennent toutes, sur le plan financier (aides gouvernementales, subventions, contingentements, plans de relance), leur pavillon.

Fusion de la Transat et des Messageries maritimes

La concentration des flottes paraît un moyen efficace pour lutter contre la concurrence internationale dans la marine marchande. C'est pourquoi, en 1977, a lieu la fusion de la Transat avec une autre société d'économie mixte : la Compagnie des messageries maritimes.

Cette compagnie a eu une évolution parallèle à celle de la Transat. Fondée sous le Second Empire, elle exerce tout d'abord ses activités en Méditerranée orientale puis les étend à la mer Noire; en 1859, elle inaugure la ligne du rio de la Plata via Dakar et, à partir de 1861, met en place, au départ de Marseille, un réseau maritime im-

mense, au-delà de l'isthme de Suez. Axé sur la Cochinchine, il s'étend de l'océan Indien à la Chine, de l'Indoustan aux Indes néerlandaises, de la Malaisie aux Philippines; il est prolongé ultérieurement vers l'île Maurice et la Réunion et, à partir de 1865, vers le Japon. Ce réseau prend toute sa dimension avec l'ouverture du canal de Suez (1869).

En 1882, les Messageries maritimes entreprennent la desserte de l'Australie avec ouverture ultérieure des escales de la Nouvelle-Calédonie et des Nouvelles-Hébrides. A partir de 1887, des services au départ de Marseille vont vers les Seychelles, les Comores, Madagascar et la côte orientale de l'Afrique. Plus tard enfin, les passagers pourront faire le tour du monde sur les navires de la compagnie qui desservent la Polynésie et passent par Panama.

Comme la Transat, la Compagnie des messageries maritimes a vu son statut d'économie mixte précisé par la loi de 1948.

Après une période transitoire, la fusion avec la Transat a lieu (entérinée par un décret du 21 février 1977).

La structure mise en place comprend : une société holding (Compagnie générale maritime et financière) dont l'Etat est l'unique actionnaire; la Compagnie générale maritime dont le capital est détenu, à raison d'environ 70 %, par la société holding, et le reste par les ex-actionnaires privés de la Transat et des Messageries (cette société regroupe la totalité des personnels, des fonds de commerce et des navires exploités précédemment par chacune des deux compagnies); la Société financière et maritime de participation appelée à jouer le rôle d'une société de portefeuille et à gérer certains actifs immobiliers qui n'ont pas de lien direct avec l'activité générale du groupe. Cette réforme de structure s'accompagne d'un gros effort d'organisation et d'investissement si bien qu'au début des années 1980, avec une flotte moderne et performante, la Compagnie générale maritime (CGM) se trouve au premier rang des armements français de ligne, au troisième rang européen et au huitième rang mondial.

La CGM dans les Antilles, au début des années 1990

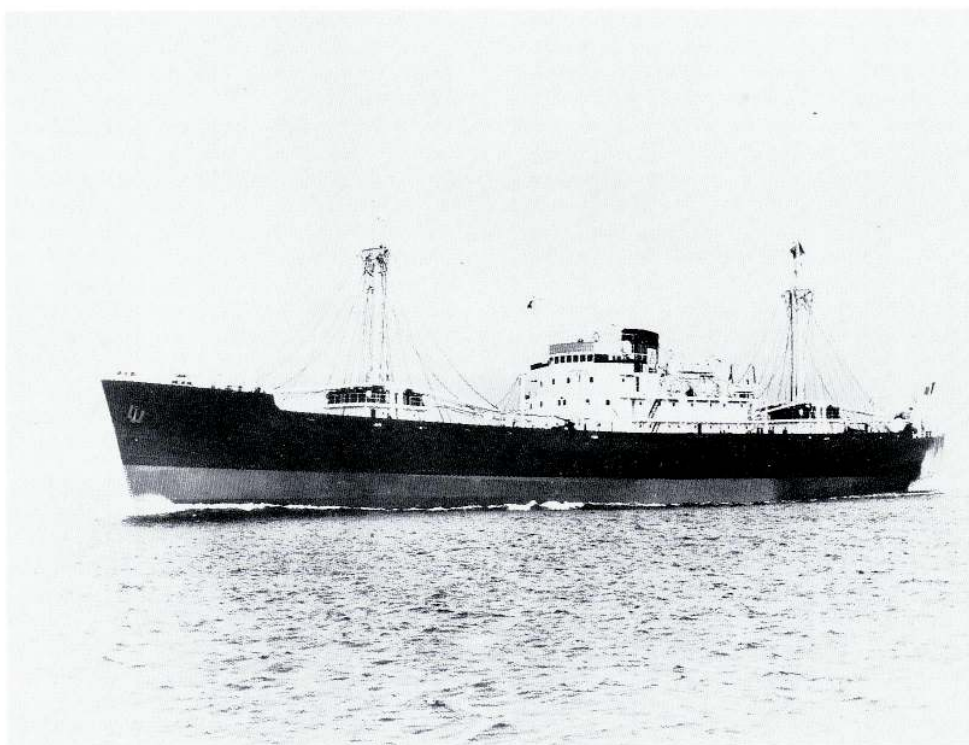
L'implantation de la Compagnie générale maritime dans la région Antilles-Guyane s'appuie sur des agences à Fort-de-France, à Pointe-à-Pitre et à Cayenne.

Ses services reposent sur trois axes : la ligne Europe-Antilles; la ligne Cabotage-sud caraïbe; la ligne CGM-Interligne-nord caraïbe.

La ligne Europe-Antilles, avec un départ chaque semaine du Havre et chaque quinzaine de Dunkerque et du Verdon, est desservie par quatre porte-conteneurs réfrigérés polyvalents (*Fort Fleur d'Épée*, *Fort-Royal*, *Fort Desaix* et *Fort Saint-Charles*) ayant chacun une capacité de 1 500 conteneurs. Ces navires permettent, aussi bien à l'importation qu'à l'exportation, le transport de marchandises diverses et en particulier de denrées nécessitant une température contrôlée.

Sur l'année 1990, la CGM a assuré le transport de 281 000 tonnes de marchandises sur la Martinique et de 273 000 tonnes sur la Guadeloupe, soit 75 % du marché. Au retour, les navires porte-conteneurs

*La Hague, cargo en acier
lancé à Belfast
le 12 septembre 1946.*

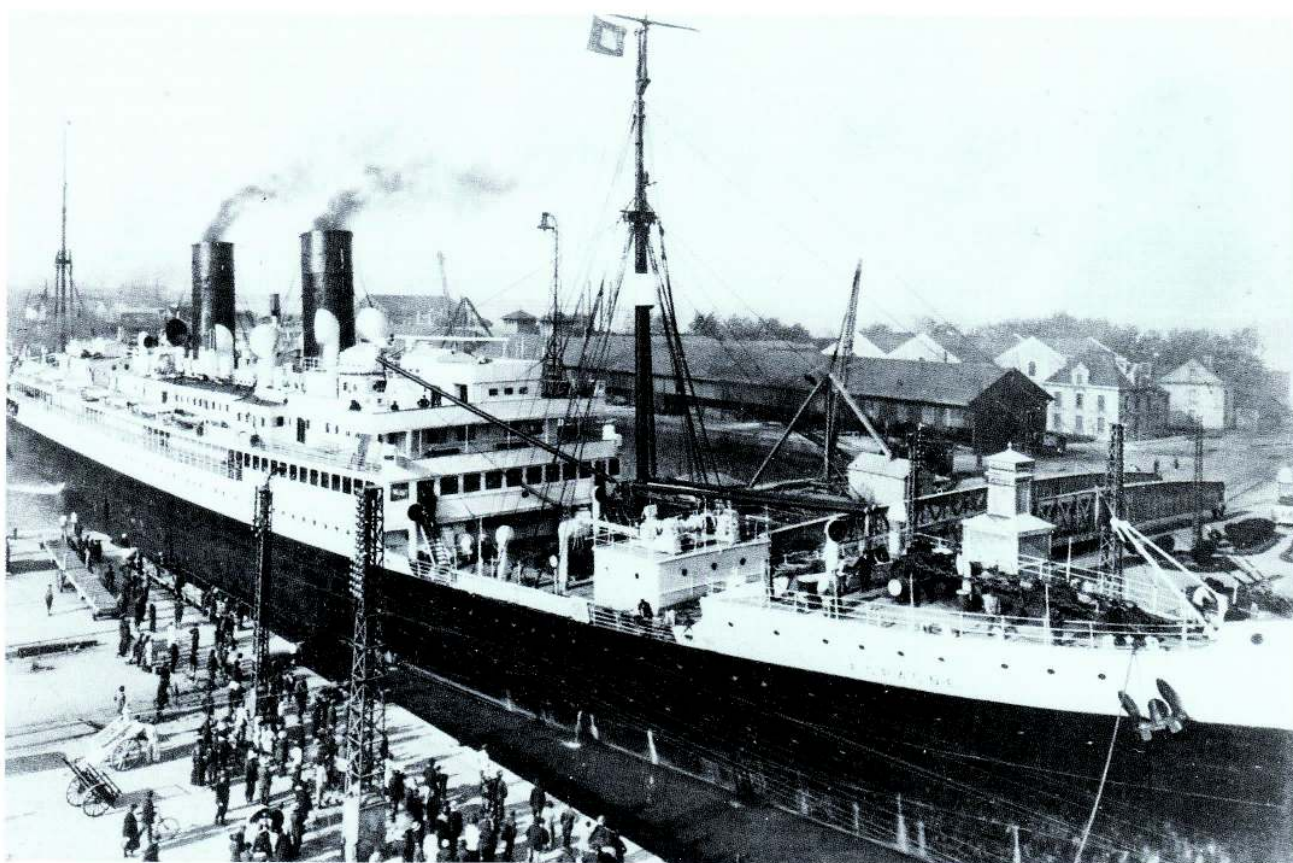


*Le Fort Richepanse
assure la ligne bananière
dès 1935.*

ont chargé 254 000 tonnes en Martinique (dont 228 000 tonnes de bananes) et 112 000 tonnes en Guadeloupe (dont 87 000 tonnes de bananes). La CGM assure également un service Nord-Europe-Antilles françaises, grâce à 3 navires rouliers. Les départs ont lieu chaque quinzaine de Hambourg, d'Anvers et du Havre (pour les voitures) vers la Martinique et la Guadeloupe; les navires font également escale en Guyane et continuent ensuite sur l'Amérique centrale où ils char-

gent des bananes destinées au marché allemand. Cette ligne transporte environ 50 000 tonnes par an.

La ligne Cabotage-sud caraïbe est assurée par deux navires porte-conteneurs de 360 conteneurs chacun : *CGM Maripasoula* et *CGM Bretagne*. Cette ligne dessert la Martinique, la Guadeloupe, la Guyane française, le Surinam, la Barbade, la Dominique, Sainte-Lucie et Belem (Brésil). La ligne CGM-Interligne assure une liaison heb-



domadaire sur l'axe Puerto-Rico-Antilles françaises via les îles Antigua, Saint-Kitts, Monserrat, Saint-Martin et Saint-Barthélemy. Ces dessertes sont effectuées par un navire roulier d'une capacité de 108 conteneurs, le *Sunshine Pearl*. Grâce à cette organisation, Fort-de-France et Pointe-à-Pitre sont devenus les pôles de regroupement et d'éclatement du trafic pour toute la zone. S. C.

Bibliographie

Moreux R. et Moreux C. : «Cent Ans d'existence de la Compagnie générale transatlantique», in *Journal de la marine marchande* (octobre 1955). Maine R. : *la Vapeur, la cuirasse et le canon* (éditions maritimes et d'Outre-mer 1977). Rémond M. : «Histoire de la marine marchande», in *Encyclopedia universalis* (Paris 1985). «Projet de fusion entre la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes», in *CGM Panorama* (1976).

Voir CROISIÈRE MARITIME EN CARAÏBE, TRANSPORTS, TRAVERSÉE TRANSATLANTIQUE.

Comparaison

Se dit d'un individu prétentieux.

COMPÈRE GÉNÉRAL SOLEIL

 Roman de l'Haïtien Jacques Stephen ALEXIS (Gallimard, Paris 1955, 352 p.). Ce roman, bien que tributaire de l'esthétique indigéniste, la dépasse dans la mesure où, échappant au constat ethnologique, il tente d'illustrer un projet idéologique. Hilarion, le héros, est un an-

cien ouvrier agricole que diverses tribulations ont fait échouer en ville où, de malheur en malheur, acculé à voler pour survivre, il a fini par être incarcéré. Le désespoir le guette ainsi que le dégoût de lui-même, mais la rencontre en prison de Pierre Roumel (leader communiste inspiré de Jacques Roumain) lui redonne confiance en lui-même et dans la vie, lui forge une conscience politique certes encore embryonnaire et néanmoins porteuse d'avenir, fondée sur la confiance dans les travailleurs, leur possible solidarité, la force de progrès qu'ils représentent. Cette prise de conscience, assez semblable à celle de Manuel dans *Gouverneurs de la rosée*, mais plus rationnelle, moins empreinte de religiosité, se solde par les distances prises à l'égard de la culture créole, par une critique du vaudou facteur de stagnation

L'Espagne a desservi les lignes régulières vers Cuba, le Mexique et les Antilles françaises entre 1909 et 1934.

Maisons d'Haïti.

