

Chronique Économique

LA SITUATION DE LA FLOTTE BANANIÈRE

Depuis le 14 Avril dernier, le trafic bananier a repris avec nos colonies productrices. Les Antilles se voient favorisées avec trois navires actuellement en service : le s/s « Atlantic Express », le s/s « Oregon Express » navires sortis en 1945, appartenant à la Fruit Express Line (Cie Norvégienne), affrétés par les Transports Maritimes, et le s/s « Guadeloupe » de la Cie Générale Transatlantique, qui assurait le service avant-guerre.

Ces navires doivent prendre un chargement tous les dix jours aux Antilles. Mais les circonstances modifient ce beau programme — le s/s « Guadeloupe » a chargé du sucre et n'apportera que 115 tonnes de bananes fraîches en provenance de la Martinique, vers le 28 Mai à Rouen.

Quant à la Côte d'Afrique, la situation est catastrophique pour nos planteurs. Depuis la Libération, ils espéraient voir reprendre le service bananier de façon régulière. Après qu'on leur eut promis dès Décembre 1945, un navire le s/s « California Express », il n'a été mis à leur service qu'en Avril. Il a chargé au Cameroun, mais par suite d'avaries des frigorifères et manque de gaz carbonique, toute la cargaison a été perdue. Les planteurs de Guinée ont vu également leur production prête à embarquer, rester à terre. Ce navire après réparations à Dakar, a repris un chargement à Conakry de 470 tonnes, qui ont été déchargées à Bordeaux le 15 Mai. Malheureusement, ce navire affrété ne repart pas pour la Côte d'Afrique.

Ainsi les producteurs africains se trouvent après un nouvel espoir, vite évanoui, sans navire pour exporter leur récolte. Bien que nous soyons à l'époque du creux de production, ce retard est plus que regrettable.

Cette question des navires bananiers, si importante pour nos colonies a été étudiée de façon très approfondie par la Direction des Transports Maritimes lors d'une conférence tenue le 6 Mai. Un tour d'horizon sur la situation internationale des navires fruitiers est loin d'être encourageant. D'une part les navires exploitables sont tous utilisés par leurs armateurs pour assurer d'autres lignes fruitières ; d'autre part, ceux en construction, tout au moins ceux livrables au plus tôt en 1947, sont retenus d'avance.

Seuls trois navires actuellement en construction, un livrable en fin 1946, les deux autres au cours de 1947,

pourraient être équipés en fruitiers, mais leurs armateurs veulent les affréter pour une durée de 5 ans, à un prix de 26.000 dollars par mois. Il ne faut donc guère compter sur l'affrètement surtout que nous sommes plutôt démunis de devises étrangères.

Après examen de la flotte nationale, voici quelle serait la situation de la flotte bananière :

- 1) POUR LES ANTILLES. — Ce secteur disposerait pour l'année à venir (Juin 46-47 des navires suivants :
 - « Atlantic Express », dont l'affrètement sera terminé fin Septembre 1946.
 - « L'Oregon Express », dont la fin de l'affrètement est fixée au 7 Novembre 1946.
 - « Le Guadeloupe », actuellement en exploitation.
 - « Le Fort Royal », en réparation à New-York, reprendrait son service début d'Août.
 - Le « Fort de France », qui à Marseille, serait prêt en Novembre.
 - Le « Maurienne » qui doit être remis en état en Scandinavie à fin Janvier.
 - Le « Charles-Plumier » a encore de 6 à 8 mois de réparations au minimum. Il ne faut donc guère le compter avant Juin 1947.
- Ce service de cinq navires français pour les Antilles pourrait s'élever à six, si l'« Esterel » coulé à Trapani était renfloué, et remis en état. On ne peut envisager sa rentrée en service qu'à longue échéance.

2) COTE D'AFRIQUE.

Le « Katiola » serait remis en bananier, et disponible fin Juin, courant Juillet.

Pour « l'Edea », qui comme nous l'avons déjà signalé a été renfloué, il faut compter fin août, début septembre.

Le « Guinée » ex « Viator », construit au Danemark, doit procéder à ses essais, et commencerait son service en Juillet, ainsi que Le « Duala », navire affrété.

Le « Katiola » chargerait au Cameroun ; le « Guinée », au Cameroun et en Guinée. Les deux autres « Duala », « Edea », assureraient le service Côte d'Ivoire-Guinée, ainsi qu'en ont décidé les intéressés.

D'après ces perspectives, on peut espérer voir exporter en frais la moitié, et peut-être les deux tiers de la production antillaise, estimée pour 1947, à 90.000 tonnes

environ. Pour la Côte d'Afrique, la production sera sensiblement celle d'avant-guerre, soit 90.000 tonnes approximativement ; l'exportation en frais ne pourra être que de 50 % au mieux, et du tiers au minimum.

Du fait de la guerre, notre flotte bananière, une des premières du monde, s'est trouvée amputée de la majorité de ses navires. Mais la France renaît, et déjà deux navires de 200.000 pieds cubes, soit 1.200 tonnes environ sont en construction dans les chantiers méditerranéens de la Seyne ; un autre de 150.000 pieds cubes dans un chantier Danois pour notre compte. Les deux premiers

seraient prêts fin 1948. On prévoit la mise en chantier en France de deux autres navires de 150 à 175.000 pieds cubes. Sans doute étant donné leur tonnage, les 2 premiers seraient-ils affectés au service des Antilles ; les autres à celui de la Côte d'Afrique.

Il ne faut donc pas espérer revoir avant 1950, une flotte bananière, — à moins de circonstances nouvelles — permettant d'assurer l'exportation totale en fruits frais, de la production bananière de nos territoires d'Outre-Mer, qui, malgré des circonstances pénibles, a su se maintenir et envisager son développement.

ESSAIS DE POUDRE DE BANANE MURE

Enfin, grâce à la reprise du trafic bananier, le Service de Technologie de l'I.F.A.C. a pu entreprendre des essais sur les bananes fraîches. En accord avec un industriel spécialisé, nous avons procédé à des essais de fabrication de poudre de banane à partir de la banane mûre — au moyen du procédé à tambour —. Nous aurons recours à d'autres procédés.

Cette poudre de banane mûre est fabriquée en grande quantité en Amérique, où elle a trouvé de bons débouchés. Ce produit peut être une source de revenu pour nos

planteurs, et un moyen d'écouler la production qui ne pourra être exportée en frais.

Nos lecteurs seront tenus par des articles au courant des résultats obtenus.

L'Institut a également mis au point une méthode rapide de dosage de l'amidon dans la banane, ainsi il sera facile de déterminer si les bananes sont suffisamment mûres pour leur utilisation industrielle.

R. C. ADILLAT.

* * *

NAVIRES ET CHARGÈMENTS

ARRIVAGES

ANTILLES. — Le s/s « Atlantic-Express », le 15 Mai à Dieppe, avec 1.405 tonnes de bananes fraîches, réparties comme suit : 206 tonnes de Martinique et 1.197 tonnes de Guadeloupe, dont 960 tonnes en vrac nu, 500 kg. de pamplemousses.

Le s/s « San Mateo », le 14 Mai au Havre avec 20 fûts de pâte de goyave, 26 fûts de pâte d'orange, 6 fûts de pâte de fruits 482 fûts de confiture de bananes et 1.689 fûts de pâte de bananes.

COTE D'AFRIQUE. — Le s/s « California-Express », le 15 Mai à Bordeaux, avec 691 tonnes de bananes fraîches. Ananas, agrumes, mangues, noix de coco.

Le s/s « Santiago » à Rouen le 16 Avril, avec 656 tonnes de bananes séchées de Guinée, et autres fruits séchés.

NAVIRES ATTENDUS

DES ANTILLES. — Le s/s « Oregon Express » à Dieppe, vers le 22 Mai avec 1.600 tonnes de bananes fraîches de Martinique et Guadeloupe.

Le s/s « Guadeloupe » à Rouen vers le 28 Mai avec 115 tonnes de bananes fraîches de Martinique.

Le s/s « Atlantic-Express » à Dieppe vers le 15 Juin.

DE LA COTE D'AFRIQUE. — Le s/s « Radio Telegraphiste Biard », avec des bananes séchées de Guinée et du Cameroun. Il a chargé 73 tonnes à Douala le 4 Mai.

RÉPARTITION DES BANANES FRAICHES PAR DÉPARTEMENTS

La répartition des bananes fraîches fixée par le Ministère du Ravitaillement a été la suivante :

Pour le s/s « Atlantic-Express » (Répartition par départements).
Nord 246 tonnes - Pas-de-Calais 150 tonnes - Seine-et-Oise 386 tonnes - Lyon 108 tonnes - St-Etienne 66 tonnes - Seine-et-Marne 82 tonnes - Isère 45 tonnes - Aisne 25 tonnes - Somme 25 tonnes - Seine-Inférieure le reliquat.

Pour le s/s « Guadeloupe ».
Orne 12 tonnes - Eure 18 tonnes - Calvados 48 tonnes - Paris le reliquat.

Pour le s/s « Oregon-Express ».
Haut-Rhin 36 tonnes - Vosges 37 tonnes - Hte-Marne 14 tonnes - Aube 21 tonnes - Marne 36 tonnes - Meuse 18 tonnes - Jura 13 tonnes - Yonne 12 tonnes - Saône-et-Loire 34 tonnes - Doubs 31 tonnes - Hte-Saône 12 tonnes - Côte-d'Or 16 tonnes - Nièvre 18 tonnes - Belfort 14 tonnes - Bas-Rhin 63 tonnes - Meurthe-et-Moselle 75 tonnes - Moselle 96 tonnes - Oise 19 tonnes - Ardennes 26 tonnes - Paris le reliquat.

Pour le s/s « California-Express ».
Bouches-du-Rhône 120 tonnes - Gironde 80 tonnes - Hérault 52 tonnes - Gard 34 tonnes - Hte-Garonne 46 tonnes - Basses-Pyrénées 30 tonnes - Landes 12 tonnes - Lot-et-Garonne 5 tonnes - Dordogne 11 tonnes - Charente 15 tonnes - Charente-Maritime 24 tonnes - Htes-Pyrénées 16 tonnes - Tarn 17 tonnes - Tarn-et-Garonne 9 tonnes.

L'ATTACHE AUTOMATIQUE
"DRILTOUT"

SANS AUCUNE FORMALITÉ
SANS BONS-MATIÈRE
nous vous offrons, pour la fermeture de vos
CAGEOTS, BILLOTS, SACS, PANIERS, etc.

**notre nouveau lien métallique
double, à boucle**
plus rapide, plus pratique, plus solide,
meilleur marché que les autres modèles
de liens métalliques existant
à ce jour.

Sté DES Étab. R. BOURDARIE ET Cie
"L'OUTILLAGE NATIONAL"

TÉL. ARCHIVES 34-46

23, rue des Lombards,
PARIS (V^e) — Usine
à SOUILLAC (LOT)

La Seule maison française fournissant en 1946
des liens métalliques sans bons-matière.

Sepic

BIENTOT LES FRUITS COLONIAUX VONT REVENIR SUR NOS MARCHÉS

Pour assurer un

TRANSPORT DE QUALITÉ

LE RAIL met à la disposition des importateurs un matériel qui, **quelle que soit la température extérieure**, garantit le mieux la conservation pendant le transport

- * WAGONS ISOTHERMES, L'HIVER
- * WAGONS RÉFRIGÉRANTS, L'ÉTÉ

LE RAIL peut enlever dans le **minimum de temps** la cargaison d'un bateau entier.

LE RAIL permet à des **tonnages importants** d'atteindre rapidement les marchés éloignés en France et à l'étranger.



Le rail à votre service

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

POUR LE TRANSPORT
DES FRUITS COLONIAUX

*le matériau de
protection idéale :*

La Fibre de bois

SOUPLE, ÉLASTIQUE, IMPUTRESCIBLE

UNION NATIONALE COOPÉRATIVE
DES FABRICANTS DE FIBRES DE BOIS

FIBREBOIS

5, Rue Mayran, PARIS 9^e

Téléph. : TRU. 15.72

PRIX MODESTES

pour les Récoltes au
départ de la plantation
FRAIS ÉLEVÉS
chargeant les fournitures
à l'arrivée

Imposent

des **Engrais concentrés**,
de haute teneur, stables
adaptés aux sols et aux
cultures changeantes des
Tropiques.

SAINT-GOBAIN

prépare pour 1947

DES ENGRAIS COMPLEXES
SPÉCIALISÉS ET CONFORMES

DIRECTION COMMERCIALE :

17, rue de Surène, PARIS 8^e - Tél. : ANJou 79-00

PULVÉRISATEURS

répondant à tous les besoins :
Petits vergers, grandes cultures.
Traitements : Pommes de terre,
vignes, arbres en espalier, etc.

Traction hippomobile

Jets et rampes transformables

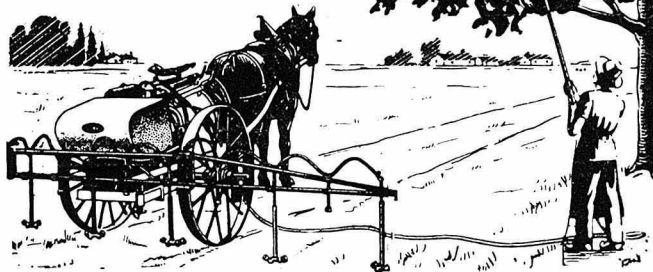
POMPE GUINARD

TRÈS HAUTE PRESSION

Cuve imputrescible irrétrécissable
Résistance absolue à la corrosion

Moteur à essence
à très faible consommation
ou moteur électrique.

Pour toutes
pulvérisations

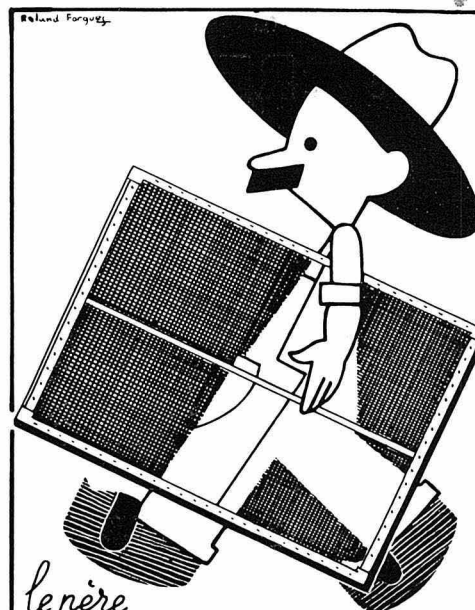


POMPES

DOCUMENTATION GRATUITE
CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

GUINARD

AVENUE DE FOUILLEUSE, SAINT-CLOUD (S.-&O.) — MOL. 48-00



le père

VITREX

cultive sous chassis
Notice 45 sur demande

SOCIÉTÉ VITREX

48 bis, rue Lafayette - PARIS (9^e)

EXPRESS-PUBLICITE

LES PRIX

Les prix fixés sont toujours à 37.606 fr. la tonne, sur wagon, quai Dieppe.

La marge autorisée pour les mûrisseurs a été modifiée de la façon suivante :

4 % de freinte ; 9 % de taux de marque ; 10 % de perte de tronc ; 1 franc par kilo pour la coupe en mains, ceci à ajouter au prix d'achat et aux frais de transport. Désormais les bananes seront vendues par les mûrisseurs au kilogramme, de bananes en mains.

OUTRE-MER

La Guinée

L'avarie du s/s « California-Express » a non seulement été préjudiciable aux producteurs du Cameroun, mais aussi à ceux de Guinée. Les planteurs pour charger ce navire avaient acheminé pour la date fixée à quai Conakry :

43.271 régimes pour 570.826 kg.

1.922 colis d'ananas pour 29.157 kg.

1.333 colis de citrons pour 22.530 kg.

48 colis d'oranges pour 789 kg.

4 colis de pomelos pour 60 kg.

tous ces fruits ont été réexpédiés sur les plantations, où pour la plus grande partie, ils ont été mis au compost.

Les exportations de fruits pour cette colonie durant le mois de Mars ont été les suivantes :

Le 22 Mars par le s/s « Santiago », sur le Nord de la France :

Bananes séchées . . . 28.403 colis pour 656.517 kg.

Bananes fraîches . . . 2.380 régimes » 41.015 kg.

Ananas séchés . . . 123 colis » 4.342 kg.

Ananas frais 273 colis » 5.808 kg.

Citrons séchés 158 colis » 1.711 kg.

Pâtes de fruits 572 colis » 21.323 kg.

Colas 1.240 colis » 68.112 kg.

Le 27 Mars par le s/s « Vendredi 13 », sur Dakar :

Bananes vertes 200 régimes pour 4.650 kg.

Bananes séchées 7 colis » 126 kg.

Colas 162 colis » 11.000 kg.

ORGANISATION PROFESSIONNELLE

Le 7 Mai, une réunion commune au Groupement d'Importation et de Répartition des bananes et au Syndicat des Importateurs et Commissionnaires en bananes a eu lieu. Elle avait pour but d'examiner les conditions futures de travail.

L'INSTITUT DES FRUITS & AGRUMES COLONIAUX

L'Assemblée générale s'est réunie le 7 Mai. M. Petithuguenin, président, a donné en particulier un rapport sur l'activité de l'Institut en 1946. Un conseil d'administration a suivi l'Assemblée

STATIONS COLONIALES

M. Mignard, Directeur de la Station centrale de Guinée, doit rentrer en France, courant Juin pour prendre son congé.

M. M. Berchon et Pellegrin, agronomes, ont quitté la métropole pour Douala. L'installation de la station appliquée de l'I.F.A.C. sera réalisée dans la région de Nyombé.

M. M. Comelli et Richardeau, agronomes, doivent partir, le premier pour la station centrale de Guinée, le second pour la Côte d'Ivoire à la fin du mois de Mai.

Le laboratoire d'entomologie de Landreah poursuit ses travaux sur l'étude du *Cosmopolites sordidus*, avec l'aide du laboratoire d'évolution des êtres organisés de la Faculté des Sciences de Paris.

Textes Législatifs

I. — JOURNAUX OFFICIELS COLONIE

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE.

Arrêté n° 745 S.E. du 23 Février 1946, dispensant certaines marchandises du prélèvement au profit de la caisse de péréquation (J.O. n° 2210 du 9/3/46, p. 286).

Arrêté n° 800 AP du 28 Février 1946, modifiant les articles 7 de l'arrêté général du 31/5/30 et 5 de l'arrêté général du 30/7/30, relatif aux élections complémentaires des Chambres de commerce et de celles d'Agriculture et d'Industrie et l'art. 39 de l'arrêté général du 31/5/30 relatif à la composition du bureau des Chambres de commerce (J.O. n° 2210 du 9/3/46, p. 284).

Arrêté n° 974 S.E. du 13 Mars 1946, abrogeant les arrêtés du 28/2/45 et 5/10/45 (J.O. n° 2212 du 23/3/46, p. 342).

Les prix des bananes séchées désinsectisées et y compris stocks existant sont libres à l'exportation et ne sont pas assujettis au prélèvement de la caisse de compensation, prévu par l'arrêté 523 ter S.E. du 9/2/46.

Arrêté n° 975 S.E. du 13 Mars, 1946 fixant la valeur des bananes vertes de Guinée et Côte d'Ivoire (J.O. n° 2212 du 23/3/46, p. 341).

Fixe à 12.200 fr. la tonne, pas lieu à prélèvement au profit de la caisse de compensation prévu par arrêté 4009 S.E. du 29/12/45.

Arrêté n° 1035 D.S. du 18 Mars 1946, rapportant l'arrêté du 6/9/41, réglementant la circulation des Français et des étrangers à l'intérieur de l'Afrique Française (J.O. n° 2214 du 30/3/46, p. 375).

Décret n° 46.237 portant approbation d'un arrêté pris en commission permanente du Conseil du Gouvernement de l'Afrique Occidentale Française, en date du 12/12/1945, portant réglementation en matière de taxes fiscales d'importation, d'exportation et de statistiques. Arrêté de promulgation n° 1281 A.P. du 2/4/46 (J.O. n° 2217 du 20/4/46, p. 439).

Décret n° 46.348 approuvant la délibération permanente du Conseil de Gouvernement de l'A.O.F. en date du 13 Octobre 1945, complétant les dispositions du décret du 1/6/32 réglementant le service des Douanes de ce territoire. Arrêté de promulgation n° 1280 A.P. du 2/4/46 (J.O. n° 2217 du 20/4/46, p. 440).