

## OU EN EST LE TRAFIC BANANIER ?

Dans cette revue, nous avons essayé de vous tenir au courant de la situation de la flotte bananière et de la reprise possible de son activité, si indispensable pour nos territoires d'outre-mer.

D'après les renseignements donnés dans la *Chronique Mensuelle*, certains navires devraient déjà assurer leur service. Il s'avère maintenant que les promesses qui ont été faites depuis le mois de Septembre dernier ne seront tenues qu'en Mars prochain au plus tôt. En cette matière, les services compétents ont mené « en bateau » tous ceux qui espéraient la prompte reprise de la navigation frutière.

Une telle politique est infiniment regrettable lorsqu'elle s'applique à un trafic qui a une importance capitale pour nos colonies productrices.

En effet, quoiqu'il soit, aux yeux de certains, très important d'importer entre autre de la viande, il n'est pas moins nécessaire de permettre de vivre à certaines colonies pour qui la banane était la seule production alimentant la balance commerciale. Il est inutile ici de faire un exposé détaillé des conséquences de cette reprise sur la vie économique et sociale. Mais il ne faut pas perdre de vue qu'une source de richesse risque ainsi de s'amenuiser.

Après d'immenses efforts pour sauvegarder leurs plantations, les producteurs, devant l'espoir de la reprise annoncée, les ont remises en état. Comme nous l'indiquions dans un précédent numéro, on compte sur une production de 125.000 tonnes pour 1946 contre 178.000 en 1938. Il faut absolument que cette question de navires soit étudiée avec attention, à sa juste place et en commun accord par les services compétents. Il existe, en ce moment, beaucoup trop de cloisons étanches entre les différents ministères intéressés. Ce manque de coordination ne permet pas d'avoir de renseignements précis. Il est alors impossible de faire des projets d'avenir sans être, à tout moment, obligé de les réviser.

Voici la situation à mi-janvier, sous toutes réserves de modifications survenues ou à survenir, car, jusqu'à maintenant, ce qui était vrai un jour ne l'était plus le lendemain.

### FLOTTE FRANÇAISE.

Nous ne reviendrons pas sur la situation déjà publiée dans cette revue (1).

Il reste actuellement deux navires : le *s/s* « Guadeloupe » en parfait état, immédiatement utilisable. Seules, manquent les bines pour le vrac nu.

Le *s/s* « Fort Royal » devrait subir une transformation qui durera environ six semaines. Sur une capacité de 185.000 pieds (1.000 T.), 104.000 pieds (600 T.) sont seules propres à transporter des bananes. Mais, nous apprenons que les Transports Maritimes ont demandé à notre Mission aux Etats-Unis de faire établir un devis en vue de sa transformation en transport de viande. C'est, d'ailleurs, soi-disant, pour assurer le transport de cette marchandise que le *s/s* « Fort Royal » avait été gardé par le Pool, avec équipage français, après avoir été rendu

pendant deux heures aux Autorités Françaises à Anvers, courant Décembre. En réalité, du fait de son parfait état de marche et d'installations, il servait au transport des oranges, du beurre et des œufs pour les War Services Authorities.

Cette transformation, en même temps qu'elle ferait perdre pour le trafic bananier un navire sur les deux unités qui nous restent, n'apporterait, compte tenu de la durée des travaux, et de sa capacité de transports qu'une aide bien faible à l'approvisionnement de la métropole. L'exécution de ces travaux à l'étranger occasionnerait une sortie de devises — nous n'en sommes pas tellement pourvus.

Ces deux navires sont donc ainsi au service des « United Maritime Authorities », et, bien que leur remise aux Autorités Françaises ait été prévue, d'abord pour Octobre 1945, puis pour Janvier 1946, il ne faut pas compter les voir retourner à la France avant la dissolution du Pool, le 2 Mars, si d'ici là aucune modification ne survient.

Parmi les autres navires de notre flotte bananière, le *s/s* « Marigot », jugé trop lent, n'y reprendra pas sa place. Le *s/s* « Maurienne », dont toutes les installations frigorifiques ont disparu, navigue comme cargo ordinaire.

Le *s/s* « Charles Plumier », qui vient de nous être rendu par les Autorités anglaises, doit être remis en état dès que les chantiers disposeront des matériaux nécessaires. Il attend ce moment dans le port de Dieppe.

Etant donné l'état du *s/s* « Fort de France », il ne sera jamais rétabli en bananier, ayant été incendié après son renflouement.

Le *s/s* « Katiola », qui doit nous être rendu par le Gouvernement Argentin, servira sans doute au transport des viandes, auquel il a été affecté en 1939.

Ceux qui n'ont pas été coulés ont toujours la même affectation, soit comme escorteurs, soit comme croiseurs auxiliaires, au service des flottes de guerre française et étrangères.

Le *s/s* « Cap des Palmes » devrait nous être rendu début Mars par la Marine Royale anglaise. Il serait utile que l'Amirauté française envisage une solution identique pour les *s/s* « Barfleur » et « Quercy » qui devront subir des modifications avant de reprendre leur service primitif.

### NAVIRES ETRANGERS.

Les services compétents ont affrété plusieurs navires. C'est ainsi que la mise en service du *s/s* « California Express » avait été annoncée pour le début, puis pour fin Décembre. L'euphorie avait fait oublier que tous les navires affrétés sont au service de l'U.M.A. et qu'ils ne seront disponibles qu'après sa dissolution. Il en sera de même du *s/s* « Douala » affrété depuis quelque temps pour deux ans, au tarif de 25.000 dollars environ par mois, et des deux Express *s/s* « Oregon Express » et « Atlantic-Express », dont l'autorisation de se mettre à la disposition des Autorité françaises remonte à une semaine. Ces deux navires quitteront San Francisco avec un chargement pour leur pays, la Scandinavie, le 15 Janvier. Ensuite, ils viendront se mettre au

(1) Etat actuel de la flotte bananière par P. DUMAS, (Numéro de Septembre 1945).

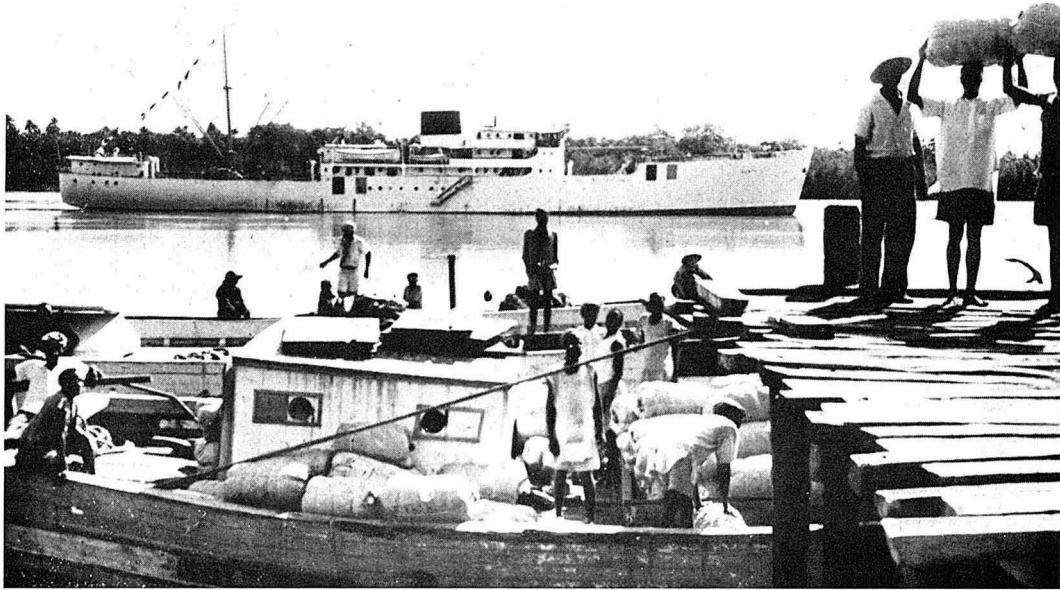
service de la France pour laquelle ils sont affrétés pour six mois, au prix de 10 dollars la tonne. Il ne faut donc pas compter voir charger avant courant Mars : le s/s « Douala » de 600 tonnes, les s/s « Oregon Express », « Atlantic Express », « California Express » de 1.000 à 1.200 tonnes, ainsi que le s/s « Viator », qui a été acheté en Angleterre. Ce navire serait prêt fin Février, date à laquelle il fera partie de notre flotte.

Dans les conditions les plus favorables, nous aurions ainsi prochainement sept navires, y compris le s/s « Fort Royal » et le s/s « Guadeloupe » pour assurer le trafic bananier de nos provinces d'Afrique et des Antilles.

Cette reprise serait belle, mais il faut tenir compte des nécessités et des particularités de ce trafic et faire un plan d'achat ou d'affrètement susceptible de donner satisfaction. En effet, il faut

Cependant, ce chiffre de quatre navires nous paraît très juste. En effet, on se base, pour ce service, sur une vitesse de 15 nœuds qui permettrait d'assurer une rotation mensuelle minimum comme par le passé. Pourront-ils maintenir cette moyenne ? Tout le matériel est usé et l'on peut s'attendre à de fréquentes réparations.

Ces perspectives immédiates ne doivent pas faire oublier que le trafic bananier nécessite un effort constant dans la reconstruction de cette flotte spécialisée. D'autres achats et affrètements sont indispensables. Nous ne croyons pas que les prix puissent diminuer, la demande internationale, pour des navires de ce type sera très importante pendant les prochaines années. Le prix d'affrètement met déjà le fret à 7.500 fr. la tonne environ, de quai à bord, autant qu'on puisse faire une estimation.



CHARGEMENT DES BANANES

tenir compte des quantités à exporter. On prévoit mensuellement, pour la période de démarrage et pour la Côte d'Afrique

Cameroun.....	500 T.
Côte d'Ivoire .....	800 T.
Guinée .....	1.200 T.

Soit ..... 2.500 T. environ

Pour cette partie de l'Empire, un minimum de huit navires est donc nécessaire pour assurer la rotation. En se basant sur l'expérience de l'avant-guerre, il ne faut pas compter pouvoir charger plus de 800 tonnes par navire.

Pour les Antilles, il faudrait un minimum de quatre navires. En effet, la production mensuelle de la Guadeloupe serait de 3.500 tonnes et l'on avance, pour le mois de Mars, 400 tonnes à la Martinique. Cette flotte serait suffisante si une partie de cette production continuait à être exportée sur les Etats-Unis et en espérant que l'on puisse mettre sur chaque navire de 1.300 à 1.500 tonnes de fruits en vrac.

Nous serions heureux de savoir ce qu'il est advenu des offres faites aux services intéressés, début Décembre 1945, au taux des autres affrètements soit 10 \$ la tonne par une compagnie norvégienne, du s/s « British Columbia Express », ou s/s « Washington Express ».

Il est donc indispensable qu'une politique suivie et judicieuse soit entreprise par les services qualifiés pour assurer un trafic bananier rationnel pour le plus grand bien des intérêts de tous ceux qui travaillent à l'avenir de l'Empire Français.

Malgré les difficultés sans nombre dans lesquelles nous nous débattons, il faut souhaiter qu'il ne soit plus fait de promesses aux différents organismes professionnels intéressés, ce qui occasionne de graves mécomptes. Nous devrions maintenant pouvoir nous baser sur des certitudes, même éloignées, afin qu'il soit possible d'assurer une reprise économique normale.

R. CADILLAT.

Le 12 Janvier 1946.