

Chronique économique

DK 544811

LA BANANE DANS L'ÉCONOMIE MARTINIQUEAISE

La culture de la banane à la Martinique est en voie de reprendre la place qu'elle occupait avant la guerre. Malgré l'abandon complet des plantations pendant toute la durée de la guerre, malgré les difficultés du début dues principalement au manque de plants, les surfaces cultivées en bananes vont sans cesse croissant et les plus grands espoirs sont permis, si les transports maritimes font l'effort qui avait été promis aux planteurs, et si l'Administration ne frappe pas cette culture de taxes abusives qui arrêteraient l'élan de tous au détriment de l'économie Martiniquaise.

Car en effet, d'une part, cette production est la meilleure source d'activité et de bien-être qui soit dans notre île, car elle peut être entreprise par tous suivant les moyens de chacun, n'exigeant aucun achat de matériel coûteux. D'ailleurs pratiquement, à la Martinique, les plantations de bananes sont de peu d'étendue, variant de quelques arpents cultivés aux abords de la « case » du plus modeste travailleur, jusqu'à 25 hectares au plus. Et les plus petits producteurs sont groupés en coopératives profitant ainsi des mêmes avantages commerciaux dont bénéficient les producteurs les mieux organisés.

D'autre part, la culture de la banane requiert un personnel important pour les travaux des champs, pour

l'emballage et pour le transport, ce qui est particulièrement intéressant dans une île surpeuplée comme la Martinique et en perpétuelle augmentation (actuellement 250 habitants au km. carré).

Enfin, autre considération que l'on perd trop souvent de vue, la banane assure du travail toute l'année, alors que la plupart des cultures et notamment la canne à sucre ne procure du travail que d'une façon intermittente. Il n'y a pas lieu dès lors de s'étonner de ce que le travailleur des champs lui accorde ses préférences en raison même de sa plus grande stabilité.

Ces avantages économiques et sociaux que nous venons de faire ressortir devraient inciter les Pouvoirs Publics à une très grande sollicitude à l'égard des planteurs de bananes et de leurs auxiliaires directs, les transformateurs qui viennent à la rescousse pour sauver les fruits qui se perdraient sans eux.

Des efforts louables sont faits depuis quelques mois par ces derniers, qui ont abouti à de réelles améliorations, qui, nous le souhaitons, feront cesser l'hostilité réservée jusqu'ici à ces produits de transformation, résultat d'une importante source de travail qu'il ne serait pas sans danger de tarir.

H. RIMBAUD.

Fort-de-France, le 20 Mai 1947.

Expédition de Bananes à la Martinique

Les restrictions, que le récent conflit a apportées au trafic maritime, contraignent les producteurs de bananes à accepter un contingentement sévère de leurs expéditions. D'autre part, le transport de cette matière vivante et fragile a rendu nécessaire l'observation rigoureuse de certaines normes.

C'est sous ce double aspect, actuellement restrictif et contrôleur, que se présente, pour une part, l'activité du Service du Conditionnement.

Dès qu'un navire bananier est annoncé et surtout, dès que la part de fret pour la Martinique est connue, le service du Conditionnement procède à la répartition du tonnage entre les groupes d'exportation (1) ; on en compte 22 à la Martinique, d'importance variable : certains réunissent une vingtaine de planteurs, d'autres deux ou trois seulement et, même, quelques producteurs restent

isolés. Les groupes les plus importants comprennent actuellement 120 hectares de bananiers, soit 200.000 à 250.000 plants, suivant les variétés. Chaque groupe a un représentant en France qui est chargé, à l'arrivée, de la vente des produits. C'est au sein du groupe que se fera la répartition du tonnage.

Un télégramme est immédiatement envoyé aux producteurs, leur indiquant le poids de bananes qu'ils peuvent expédier, ainsi que la date de l'embarquement. Et chacun de réunir rapidement la main d'œuvre nécessaire à la coupe des régimes et à leur emballage. Les variétés couramment plantées à la Martinique sont la petite Naine et la grande Naine ; la variété Poyo de la Guadeloupe se répand peu à peu dans les zones élevées. La petite

(1) A cet effet un état détaillé des surfaces plantées et des disponibilités en fruits a été tenu constamment à jour.

Naine est peu prisée, car, malgré de belles qualités organoleptiques, ses mains largement évasées nécessitent l'emploi de gros lampons de paille pour résister à l'écrasement ; de plus la moindre blessure est une porte d'entrée pour la pourriture, aussi cette variété disparaît peu à peu. Les mains convenablement « lamponnées », on porte le régime sur un « matelas d'emballage » : il consiste en une double feuille extérieure de papier craft, un lit de paille et en une feuille de papier, isolant le régime.

En effet les « pailles » (fragments de feuilles de bananiers séchées, ou de paille de blé et d'avoine, et dans certains cas de fibre de bois), peuvent lleser le fruit, permettant ainsi le développement des champignons parasites. Ces « pailles » subissent un contrôle phytosanitaire préalable de la part du Service de l'Agriculture.

Le régime est ficelé et étiqueté selon les normes imposés par le service du Conditionnement : cet emballage revient actuellement à 6 francs par kilo de fruits. Il est à signaler que la Guadeloupe exporte des régimes nus.

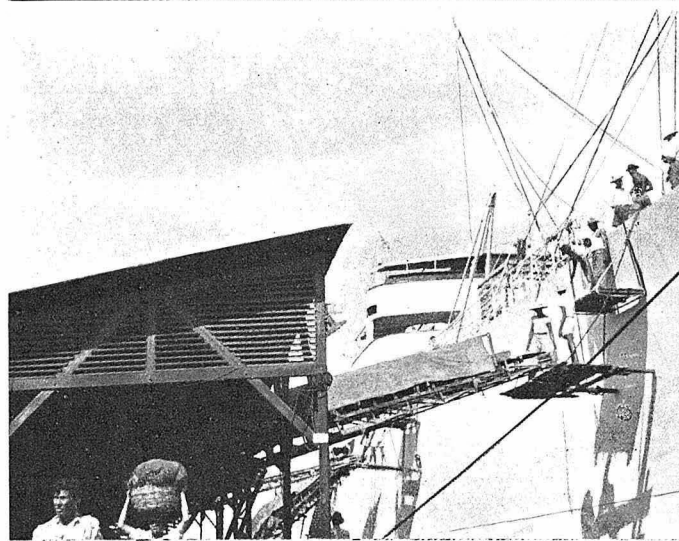
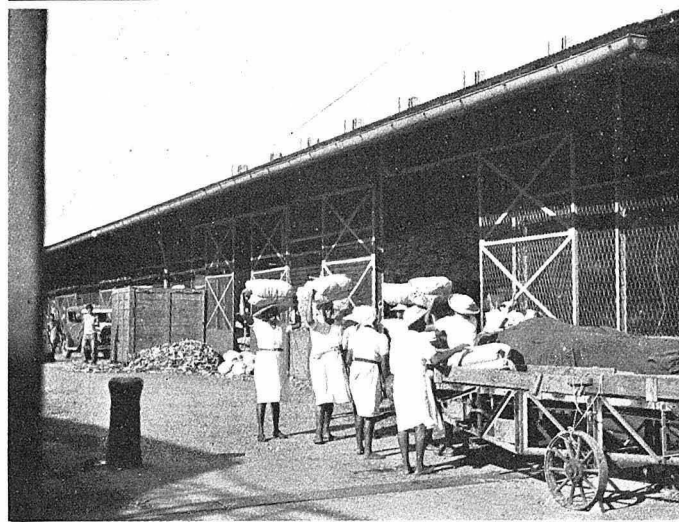
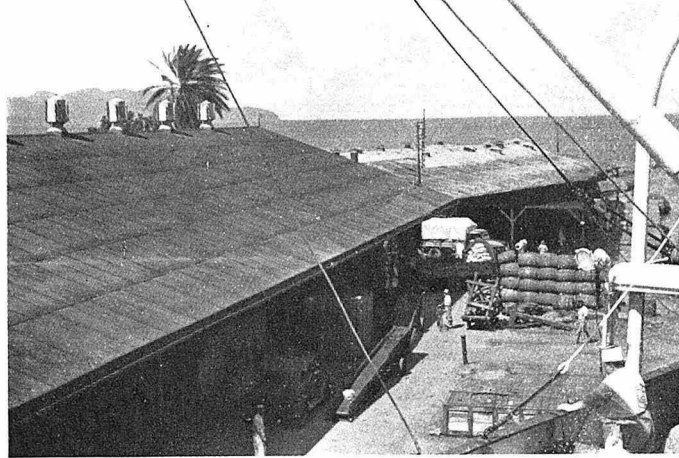
Puis les bananes emballées sont expédiées par route jusqu'au port. Ce transport par camion atteint 12 francs par tonne kilométrique. Avant la guerre, deux chalands chargés chacun de 100 tonnes étaient remorqués de St-Pierre à Fort-de-France, réalisant ainsi une sérieuse économie sur le transport routier.

Au port, de longues files de camions attendent la pesée ; leur poids enregistré, ils s'avancent vers l'un des deux hangars métalliques, à l'entrée desquels ont lieu de rigoureux sondages. Dix régimes sont pris au hasard, que l'on fait déballer ; l'aspect général est observé. On choisit ensuite un fruit que l'on coupe transversalement, puis longitudinalement : si la banane est « au 3/4 plein », si la chair est blanche et ne présente pas de noircissement en son axe, le régime est déclaré bon pour l'exportation. Si, sur les dix régimes, il en est rejeté un, on procède à un deuxième échantillonnage qui causera l'élimination du lot si une tare est observée.

Peu à peu les bananes s'entassent dans les hangars où la température atteint 32 degrés environ. Il convient de signaler l'emploi, sur certains navires bananiers étrangers, d'un thermomètre à pointe dure pénétrante capable de percer les emballages et de s'enfoncer dans le fruit ; il permet un contrôle facile de la température interne des bananes. Si elle dépasse 26 degrés on considère que la conservation du régime est compromise, l'optimum se situant aux environs de 24 à 25 degrés.

Dans le but de simplifier les opérations de contrôle et de réduire les charges qu'elles imposent actuellement aux planteurs, le Service du conditionnement étudie un plan dont la réalisation exigera un personnel plus nombreux et un équipement automobile plus important. Ce projet consiste à envoyer dans les différentes régions productrices de l'île, quatre ou cinq équipes de contrôleurs, soit une quinzaine d'agents munis de véhicules rapides pouvant atteindre facilement les hangars d'emballages les moins accessibles. Ils procéderaient à deux visites, l'une en début de coupe, marquant les premiers régimes récoltés, l'autre avant le chargement sur le camion, où le restant de la cueillette serait contrôlé. Un « bon d'embarquement » serait délivré pour le nombre des régimes contrôlés et le transport supplémentaires des lots refusés.

A l'arrivée du navire bananier, un des six agents du Service du Conditionnement procède à la visite des cales, qui doivent être propres et à la température de 12 degrés ; elle montera de quelques degrés au cours du chargement. L'embarquement se fait par trois tapis roulants élévateurs amenant les fruits du quai aux portelones du navire, orifice aménagé dans les flancs qui facilitent l'entrée dans les cales. Tous les navires n'ont pas ce dispositif d'accès : c'est ainsi que le « Washington Express », navire fruitier



norvégien, reçoit ses 1.000 tonnes de cargaison par les ouvertures supérieures du pont. Le chargement d'un tel bateau exige, à la Martinique, une main d'œuvre plus abondante ; six équipes de trente hommes chacune sont disposées en cascade des tapis élévateurs aux cales. Les régimes tombent de paillasse en paillasse dans une glissière qui distribue la cargaison dans les deux cales avant, réservées en partie, pour l'une d'elle, à la Martinique.

Les régimes ne sont pas chargés en vrac : on les dispose en deux couches inférieures verticales sur lesquelles deux ou trois couches

horizontales seront placées, suivant la hauteur des cales et le système de réfrigération. On compte qu'une tonne de fruits emballés occupe 5 m³ et qu'une tonne de fruits nus occupe 4 m³.

Le 3 Juin, le « Washington Express » est parti de Fort de France avec un chargement de 399 tonnes représentant 29.665 régimes emballés, laissant dans les hangars 3 tonnes de fruits

refusés par le Service du Conditionnement. Ce navire a embarqué 555 tonnes de régimes nus à Basse-Terre.

Le « Barfleur », ancien bananier changé en croiseur auxiliaire, puis rendu à sa première destination est attendu, le 12 Juin à Fort de France.

J. DUMAS et H. GUYOT, (I.F.A.C.).

TRAFIC BANANIER

LIGNE DES ANTILLES

Navires arrivés. — Le m/s « Moshill » le 4 juin à Dieppe, en provenance de Guadeloupe, avec 20.718 régimes en vrac nu, (sauf 96 régimes) pour 316,962 l. (poids départ) et 300,747 l. (poids arrivé).

Le m/s « Samaria » arrivé le 9 juin à Dieppe en provenance de Martinique avec 43.657 régimes pour 623,060 l. (manifeste) et 595,275 l. (poids arrivé) ; dont 388 régimes pour 5,272 l. sont arrivés avariés et 80 régimes mûrs pour 1,080 l.

Le m/s « Fort-de-France » à Dieppe le 10 juin, en provenance de Basse-Terre, avec 81.991 régimes pour 1.030 l. (poids manifeste), dont 893 régimes emballés pour 12,835 l. (poids manifeste), 12,136 l. (poids arrivé) et 81.100 régimes en vrac nu pour 1.017,165 l. (poids manifeste) pour 945,703 l. (poids arrivé). Sur cet arrivage, il y a eu parmi les régimes en vrac nu : 1.289 régimes, pour 16,628 l. de mûrs et 5,185 l. d'égrenés ; pour les régimes emballés : 13 régimes avariés pour 189 kg. et 7 régimes mûrs pour 136 kg.

Prévisions. — Le trafic bananier sur les Antilles n'est malheureusement pas près de s'améliorer quant au nombre de navires disponibles. Si le m/s « Barfleur » est entré en ligne, le m/s « Fort-de-France » qui vient d'arriver à Dieppe sera obligé de subir de nouvelles réparations. Il sera immobilisé un mois prévoit-on. Le m/s « Guadeloupe » ne sera sans doute pas prêt avant le mois d'août.

LIGNE DE LA COTE D'AFRIQUE

Navires arrivés. — Le m/s « Galilea » à Marseille, le 17 mai en provenance de Guinée avec :

Bananes : 51.419 régimes pour 683 tonnes
Ananas 31 —
Citrons 5 —
Ecorces d'oranges 9 —

Le m/s « Duala » le 26 mai 1947 à Marseille en provenance de Côte d'Ivoire avec :

Bananes : 16.302 régimes pour 188 l. de Port-Bouet
4.971 — — 59 l. de Sassandra
Citrons : 15,600 tonnes dont 15 tonnes de Port-Bouet
Pamplemousses : 300 kg. de Port-Bouet

et de Guinée avec :

Bananes : 26.392 régimes pour 310 tonnes
Citrons 8 —
Ananas 34 —
Oranges 160 kg.

Le m/s « Guinée » à Dieppe le 2 juin avec :

48.549 régimes pour 871,133 l. (départ) et 836,140 l. (poids arrivé) et 983 colis de bananes séchées pour 29.910 kg. en provenance du Cameroun et 13.826 régimes de bananes pour 154,203 l. (départ) et 151,158 l. (arrivé) en provenance de Côte d'Ivoire (Port-Bouet ainsi que : 29 colis Ananas pour 1,132 kg. (départ) 1,038 (arrivé) 113 — Citrons pour 4,141 kg. (départ) 3,790 (arrivé) 17 — Pamplemousses 717 kg. (départ) 554 (arrivé) 22 — Oranges 770 kg. (départ) 528 (arrivé)

Le m/s « Galilea » le 15 juin à Bordeaux.

Prévisions. — Nous signalons que le m/s « Katiola », qui devait être révisé après son voyage, fera un voyage supplémentaire avant de subir ses réparations.

NAVIRE S	DOUALA		SASSANDRA- PORT-BOUET		CONAKRY		MARSEILLE	NANTES	DIEPPE	TOTAUX
	Date	Tonnes	Date	Tonnes	Date	Tonnes				
" KATIOLA "	arr.	4/7	—	—	—	—	—	—	19/7	—
	dép.	6/7	900	—	—	—	—	—	—	900
" EDEA "	arr.	—	—	6/7	—	10/7	—	22/7	—	—
	dép.	—	—	8/7	300	12/7	450	—	—	750
" DOUALA "	arr.	—	—	15/7	—	19/7	—	30/7	—	—
	dép.	—	—	17/7	200	20/7	300	—	—	500
" GUINÉE "	arr.	25/7	—	30/7	—	—	—	—	11/8	—
	dép.	27/7	900	31/7	200	—	—	—	—	1.100
" GALILEA "	arr.	—	—	—	—	29/7	—	13/8	—	—
	dép.	—	—	—	—	1/8	700	—	—	700
		1.800		700		1.450				3.950