

POSSIBILITÉS DE DEBOUCHES

L'année va s'achever, les exportations bananières de nos territoires d'Outre-Mer seront d'environ 100.000 t., à deux ou trois mille tonnes près, soit un peu plus de 52 % de la production exportée en 1938. Si le fret disponible avait été mieux équilibré (avaries des navires en service, retard dans la rotation) on peut penser qu'environ 70 % de la production aurait pu parvenir à la Métropole.

Grâce à l'effort de nos producteurs, malgré les nombreuses et diverses difficultés rencontrées, la situation de nos territoires bananiers a été sensiblement la même qu'à la veille de la guerre. Pour l'année qui va nous imposer son millésime 48, la production sera supérieure à ce qu'elle a jamais été. Elle sera, estimons-nous, de l'ordre de 200 à 225.000 t., à savoir, le Cameroun 40 à 45.000 t., Guinée 55 à 60.000 t., Côte-d'Ivoire 15 à 20.000 t., Martinique 25 à 30.000 t., Guadeloupe 65 à 70.000 t.

On connaît la part que prenait la banane dans la balance commerciale de nos provinces d'Outre-Mer en 1938. La production de l'année prochaine représentera, au prix actuel F.O.B. de 6 à 6,8 milliards de francs, et si l'on se basait uniquement sur le cours mondial, cette production représenterait 3 à 3,4 milliards de francs (plus de 25 millions de dollars au taux officiel (1)).

Il est donc, à notre avis, de l'intérêt général et de l'intérêt des producteurs en particulier que toute cette production soit exportée.

Malheureusement, notre flotte seule dans son état actuel ne permettra pas l'évacuation de celle-ci. Certes, des améliorations seront certainement apportées au cours de l'année prochaine ; il faut espérer voir les deux navires lancés cette année prendre leur service sur la Côte d'Afrique, et peut-être, si la dérégulation de la flotte a lieu comme on le laisse entendre, ce fait aura-t-il un résultat fructueux, et plus favorable que celui escompté.

Malgré tout, il faudra avoir recours à l'affrètement étranger.

La situation française en devises est telle qu'il semble, comme nous l'avons déjà indiqué dans un article précédent, qu'il serait intéressant, sinon indispensable, de trouver des débouchés sur les marchés étrangers pour compenser les sorties importantes de devises nécessaires à l'affrètement.

C'est un problème qui doit être envisagé par et pour l'ensemble de la production et non séparément pour chaque territoire. En effet, étant donnée la situation du marché international, les territoires exportateurs se trouvent désavantagés par rapport à ceux vendant sur le marché métropolitain.

Ce problème doit être étudié le plus rapidement possible, en accord avec les deux groupes producteurs de la Côte d'Afrique et des Antilles, non seulement par rapport à la question fret, mais également en tenant compte des débouchés métropolitains.

Comme nous l'avons dit, la Production de 1948 sera de l'ordre de 200 à 225.000 t. Le chiffre de consommation maximum en France a été de 224.600 en 1932. En 1938, nous n'avons importé que 178.400 t. Nos territoires producteurs, même n'exporteraient-ils que sur la Métropole, pourront-ils voir absorber par ce seul marché toute leur production. Nous ne le pensons pas, même si la liberté du commerce est rendue, comme il faut l'espérer.

Il ne faut pas perdre de vue que la banane est un fruit démocratique par excellence. Le pouvoir d'achat va en diminuant chaque jour, la qualité du fruit mis en vente par les mûrisseurs ces dernières années n'a pas été un élément favorable à une augmentation des débouchés. La liberté retrouvée verra sans doute un développement momentané de ceux-ci, localement, malgré la hausse des prix au début. Ces derniers tendront certainement à baisser par la suite, car c'est surtout grâce à une politique de bas prix, en liaison avec une publicité et une étude rationnelle du marché que la consommation augmentera.

Aussi, même en réservant la question d'obtention de

(1) A l'époque 1 dollar = 120 francs.

devises en vue de fret, pour ne pas voir perdre une partie de la production, il faudra, croyons-nous, rechercher des débouchés sur les marchés étrangers. Ces possibilités ne sont pas semblables, à première vue, à ce qu'elles auraient dû être dès la cessation des hostilités. Mais certainement elles existent. D'ailleurs, dans la majorité de nos accords commerciaux, une part est réservée presque obligatoirement aux bananes françaises.

Outre l'Afrique du Nord qui consommait 6.000 t. environ avant guerre, nous pouvons et devons rechercher des débouchés sur le marché européen. Tout d'abord, en Angleterre. Malgré la stricte politique économique de ce pays, il semble possible de voir, sinon dans l'immédiat, du moins dans un avenir rapproché, nos bananes prendre place sur ce marché : 83,3 % de l'approvisionnement anglais provenaient de la Jamaïque et 14,6 % de l'étranger dont 7,4 du Brésil. La production de la Jamaïque a terriblement diminué, principale conséquence de la maladie de Panama. En 1946, les exportations vers l'Angleterre qui étaient de plus de 18 millions de régimes en 1938, n'ont pas atteint 6 millions.

Ce territoire ne retrouvera certainement pas son niveau de production d'avant guerre. L'Angleterre est un gros consommateur, 444.000 t. en 1938. Elle cherchera à s'approvisionner ailleurs, non seulement dans l'Empire (Cameroun Britannique) : Déjà, cette année, elle a importé jusqu'à fin Novembre 20.000 t. des Canaries (1.065.245 régimes) contre 6.000 en 1938. Notre production peut s'introduire sur ce marché, à condition de présenter au Ministry of Food, seul importateur, un plan d'ensemble unique et précis pour tous les territoires, avec répartitions mensuelles des tonnages pouvant être exportés à des prix comparables aux prix mondiaux. Il faudra également prévoir que l'Angleterre, par suite de son manque de fret bananier ne pourra pas acheter, tout au moins dans un proche avenir, en F.O.B. mais en C.A.F. Un autre facteur peut également nous être favorable, c'est la position anglaise, semblable à la nôtre, quant aux devises vis-à-vis du bloc dollar.

Le marché belge peut également être intéressé par notre production. Tributaire de l'étranger, presque exclusivement de Colombie depuis la reprise des importations, la Belgique avait suivi une politique bananière similaire à celle de l'Empire Britannique et de l'Union française d'avant guerre, et, dès 1939, elle importait 2.184 t. du Congo Belge. Pour 1948, on estime que la production mensuelle sera de l'ordre de 1.500 t. environ, ce qui pose un problème pour le chargement des navires bananiers. Les importateurs belges seraient certainement très intéressés s'ils trouvaient des chargements complémentaires sur la Côte d'Afrique, pour alimenter leur flotte. Cet aspect du problème peut être séduisant pour nos producteurs, car ils peuvent l'envisager uniquement pour pallier le manque de fret français à destination de la Métropole, mais également pour s'introduire sur le marché belge qui, certainement, s'approvisionnera de plus en plus au Congo (dont cette opération favorisera

le développement). Toutefois, ce n'est pas dans un avenir proche que ce territoire suffira seul à l'approvisionnement de la Belgique. Se trouvant sur le trajet, nos territoires peuvent facilement se substituer aux fournisseurs américains et prendre leur place. Le moment est favorable, car le quota colombien va sans doute être épuisé prochainement.

Outre les marchés nordiques et la Suisse, où nous pouvons, en luttant contre la position établie des anglo-saxons, trouver certaines possibilités, un autre marché semble en offrir dans un avenir rapproché, c'est le marché italien. Il vivait avant guerre en économie fermée, se fournissant exclusivement depuis 1934 en Somalie. Ce territoire ne paraît pas être en état de fournir des quantités suffisantes, malgré l'intérêt que certains y ont porté. A l'heure actuelle, on parle d'accords douaniers avec l'Italie, il serait opportun de prendre position. Nous importons des agrumes, entre autres, nous pourrions bien livrer des bananes qui risquent d'être livrées par des territoires étrangers. Avant guerre, la Régie italienne s'était efforcée de gagner les débouchés étrangers et dès 1937, elle expédiait sur la Yougoslavie et l'Autriche, aspects non négligeables pour étudier rationnellement ce qui pourrait être réalisable.

Dans un avenir plus ou moins lointain, notre production bananière peut trouver en Allemagne des débouchés auxquels il faut songer dès maintenant. Malgré son économie préparatoire à la guerre, sa consommation était passée de 1934 à 1938, de 96.300 t. à 162.700 t. dont 42.000 t. des Canaries et 56.500 des territoires britanniques, dont 43.800 du Cameroun. On peut prévoir sensiblement les mêmes importations et, étant donnée la situation de l'Empire Britannique, on peut et doit espérer voir nos territoires y prendre une place importante, se substituant en partie au Cameroun britannique qui va actuellement sur le marché anglais.

Ces éventualités devraient pouvoir se concrétiser dans l'intérêt de notre production. Sinon, celle-ci risque de se trouver devant une surproduction qui lui sera préjudiciable, ou elle pratiquera une sorte de malthusianisme.

Certes, le déséquilibre de nos prix est un facteur défavorable présentement. Mais en sera-t-il toujours de même ? L'avantage certain du marché intérieur ne durera peut-être pas. Dès maintenant il serait sans doute profitable que nos producteurs étudient en parfait accord ces problèmes et ces possibilités. L'intérêt de la production, est de faire bloc pour lutter avec plus de chances de succès contre des concurrents rationnellement organisés. Une politique à brève échéance n'est pas profitable. Faute de politique d'ensemble, le marché bananier français risque de retomber dans les mêmes errements qu'avant guerre, peu favorables à la Production.

Paris, le 22 Décembre 1947.

R.CADILLAT.

TRAFFIC BANANIER

LIGNE DES ANTILLES (Port d'arrivée : DIEPPE)

NAVIRES	DATE	PROVENANCE	M A N I F E S T E						POIDS ARRIVÉ (en tonnes)			
			Nombre de régimes		Poids des régimes (en tonnes)		Nu	Emballé	Total	Nu	Emballé	Total
			Nu	Emballé	Nu	Emballé						
BARFLEUR	16-11	BASSE-TERRE	45.108	7.834	52.942	575.551	110.417	685.968	507.757 dont : M = 34.764 E = 1.780	101.442 dont : M = 2.862 E = 302.732	911.931	
MOSHILL arr. ANVERS	—	Ft-de-FRANCE	24.072	24.072	320,076							
	22-11	BASSE-TERRE	19.573	5.569	24.812	254,930	81.450	336.380				
MOSDALE	2-12	BASSE-TERRE	70.765	14.593	85.358	906,454	204,300	1.110,814				
OREGON Express	5-12	Ft-de-FRANCE	75.149	75.149			1.012,700	1.012,700				
GUADELOUPE	7-12	BASSE-TERRE	40.350	21.177	61.527	553,254	296,130	809,384				
MONA LISA	2-1	BASSE-TERRE	40.191	36.163	75.351	478,827	460,155	938,982	435.670 dont : E = 1.510	442.930	878.600	
MOSDALE	4-1	Ft-de-FRANCE	63.666	63.666			817,901	817,901				
OREGON Express	6-11	Ft-de-FRANCE	8.728	8.728			110,879	110,879		103,712	1.153.717	
		BASSE-TERRE	40.479	49.745	90.224	475,140	640,810	1.115,950	433,789	616,216		

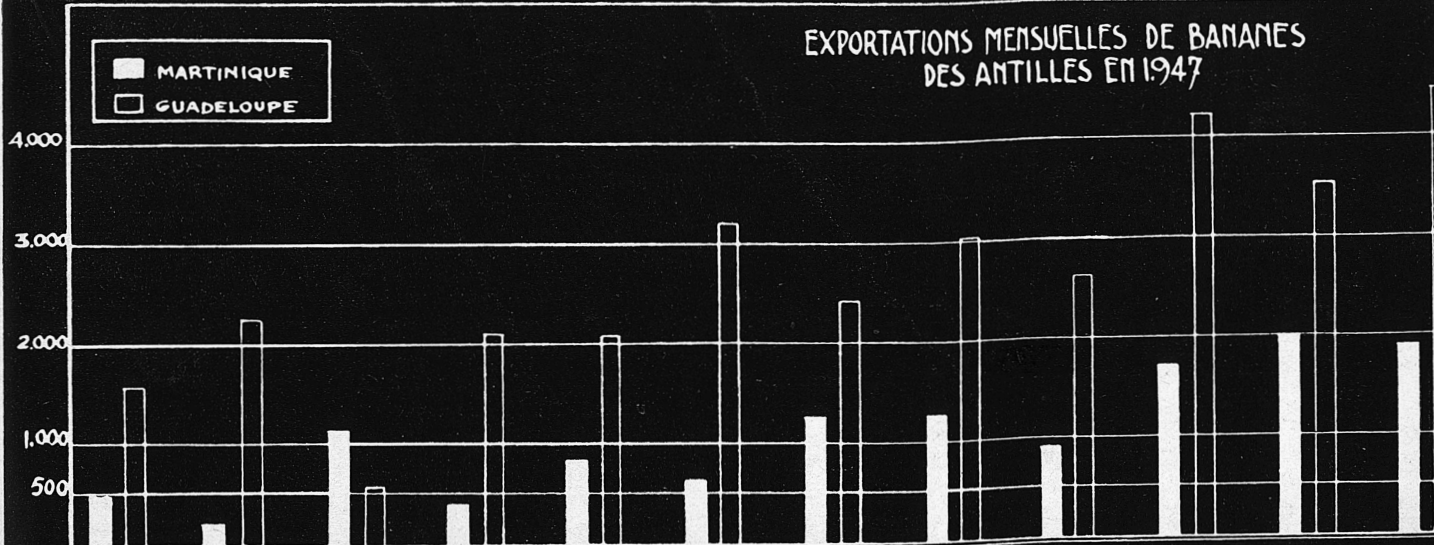
A = Avariés ; M = Mûrs ; E = Égrégés.

LIGNE DE LA COTE D'AFRIQUE

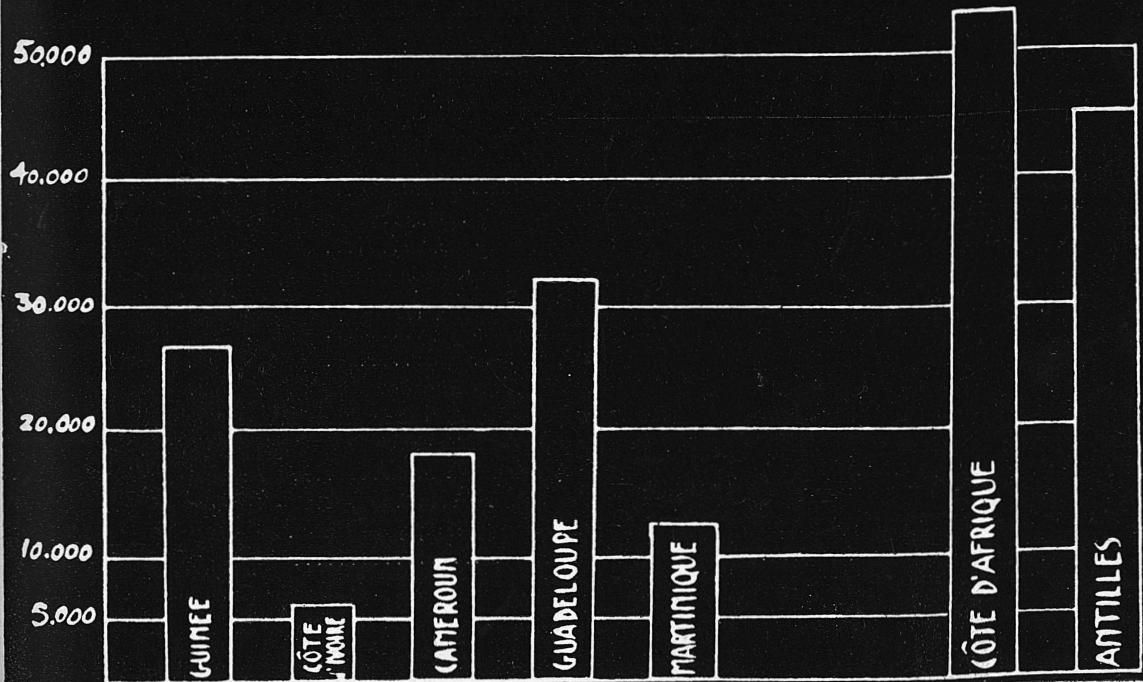
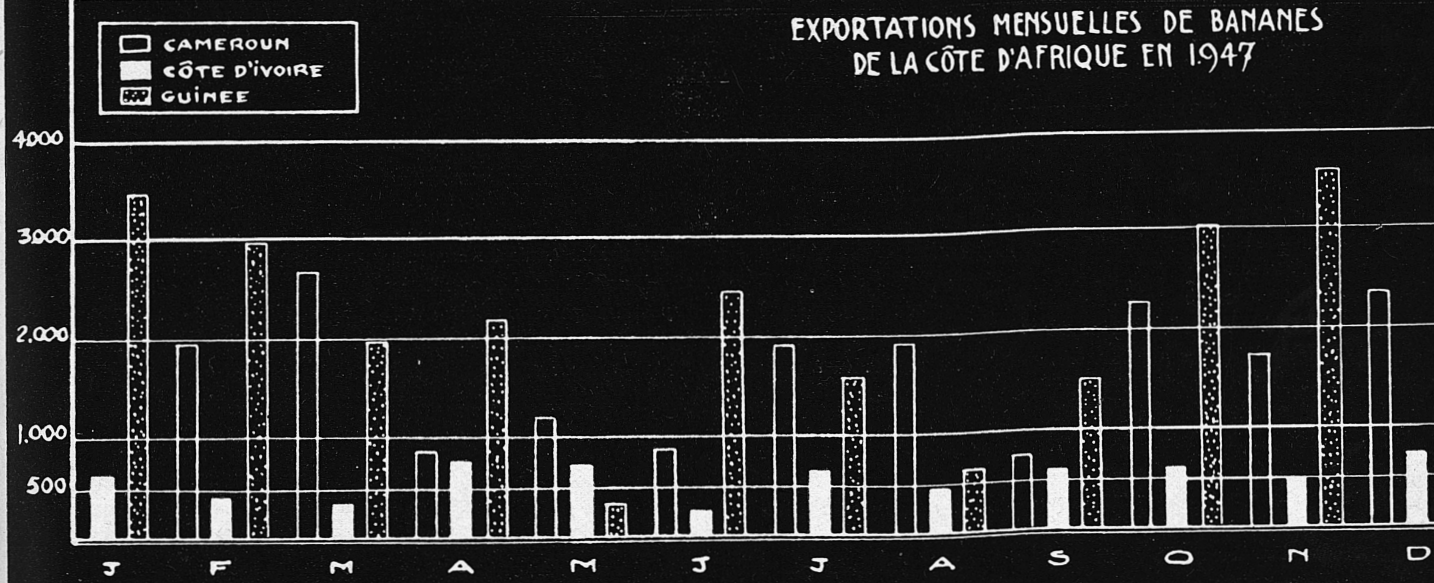
NAVIRES	PORT D'ARRIVÉE	DATE	PROVENANCE	M A N I F E S T E						POIDS ARRIVÉ (en tonnes)	
				BANANES FRAICHES		BANANES SÉCHÉES		AGRUMES Poids (en tonnes)	ANANAS (Poids en tonnes)	BANANES FRAIQUES	
				Nombre de régimes	Poids des régimes (en tonnes)	Poids (en tonnes)					
EDEA	Marseille	22-11	FORT-BOUET SASSANDRA CONAKRY	11.018 8.969 31.636	176,356 145,408 427,602	551.623	749,366	1,637	97,302	0,360 16,211	
ATLANTIC-EXPR.	Marseille	22-11	CONAKRY	75.097	1.097,998				64,807	4,490	
DUALA	Marseille	11-12	CONAKRY	38.218	563,602				28,648	7,324	
INDIAN REEFER.	Dieppe	30-12	FORT-BOUET CONAKRY	17.920 40.736	231,046 617,460	38.656	848,506	24,339	21,078	2,241	306,971 577,198
ATLANTIC OCEAN	Dieppe	8-1	DOUALA	61.619	1.344,707						1.278,285

LES EXPORTATIONS DE BANANES DE L'UNION FRANÇAISE EN 1947

EXPORTATIONS MENSUELLES DE BANANES DES ANTILLES EN 1947



EXPORTATIONS MENSUELLES DE BANANES DE LA CÔTE D'AFRIQUE EN 1947



Total annuel des exportations de bananes de l'Union Française en 1947.