

Deux d'entre eux l'ont fort bien compris. Ils se sont unis, sous l'impulsion de leurs dirigeants pour étudier conjointement certains de leurs problèmes vitaux. Nous estimons que ce qui a été fait pour deux peut l'être pour l'ensemble, compte tenu des particularités de chaque territoire producteur.

L'exemple de l'industrie de l'orange américaine, pour laquelle la concurrence entre la Californie et la Floride féroce, montre que malgré tout, la production grâce à son économie dirigée selon une vue d'ensemble en tire des bénéfices ; sans vouloir parler de l'exemple du trust bananier de la United Fruit Co tout à fait différent. Chaque territoire pourrait avoir une organisation unique, ce qui existe déjà pour certains d'entre eux, somme de plusieurs associations si cela était nécessaire, et qui discuterait des problèmes propres à l'intérieur de chaque territoire pour tout ce qui concerne l'industrie bananière, lui donnant ainsi plus de forces, grâce à son unité. Cette dernière organisation devrait servir de base à une Union de toutes les professions intéressées par cette production : les transporteurs, les importateurs, les mûrisseurs, sous une présidence arbitrale extérieure à l'industrie bananière.

Cette Union, qui n'aurait rien de nouveau, laisserait à chaque participant la liberté d'agir suivant des directives qu'elle établirait et qui donnerait à la production bananière une force et sans doute une émulation féconde dans l'intérêt général, sans qu'il s'agisse pour cela d'un monopole ou de la suppression totale de certains particularismes. D'ailleurs ces directives devraient être loyalement observées.

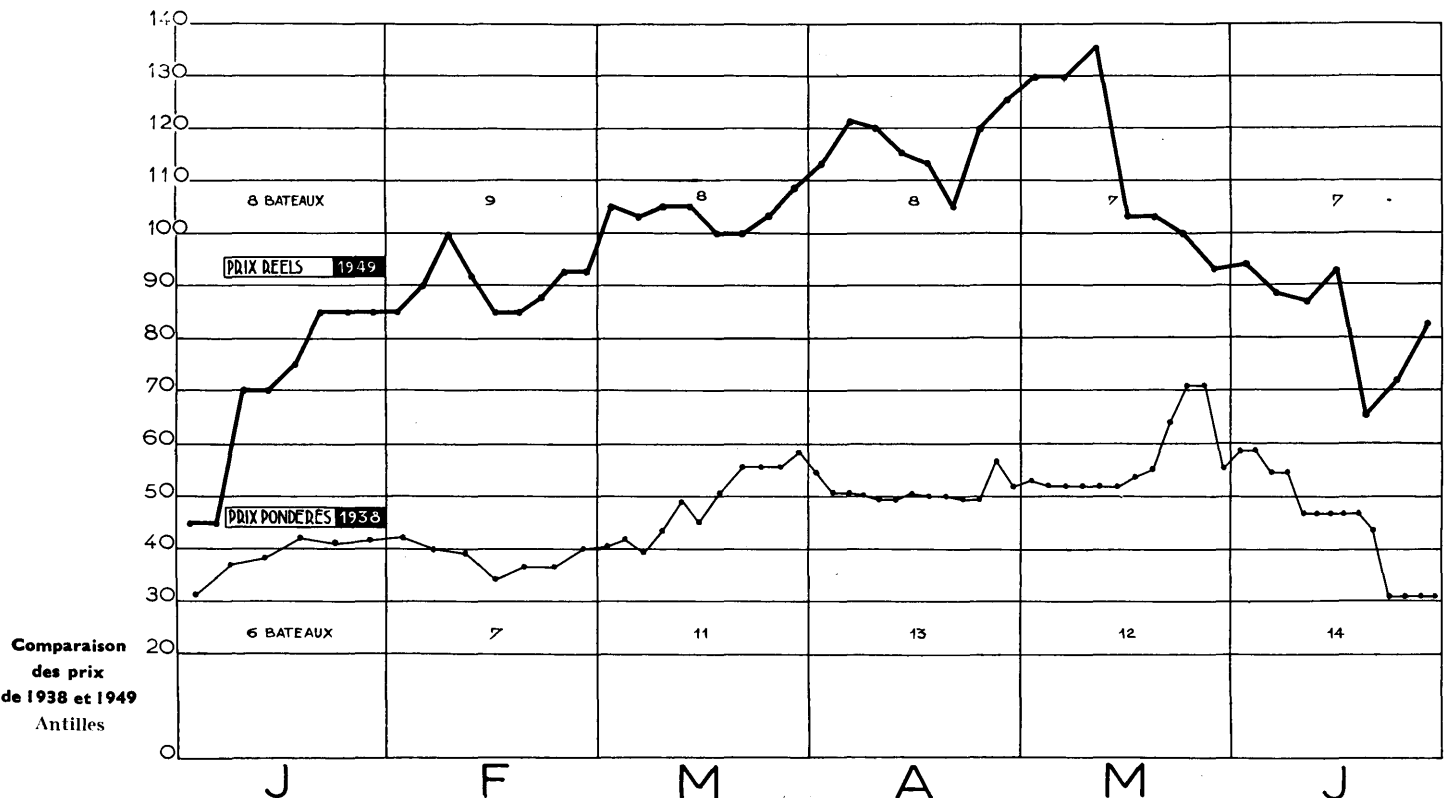
Ce ne sont certainement là que des idées déjà plus ou moins réalisées nous pensons toutefois qu'étant donné la conjoncture, plus vite celles-ci ou d'autres se concrétiseront, mieux cela vaudra, pour la production bananière.

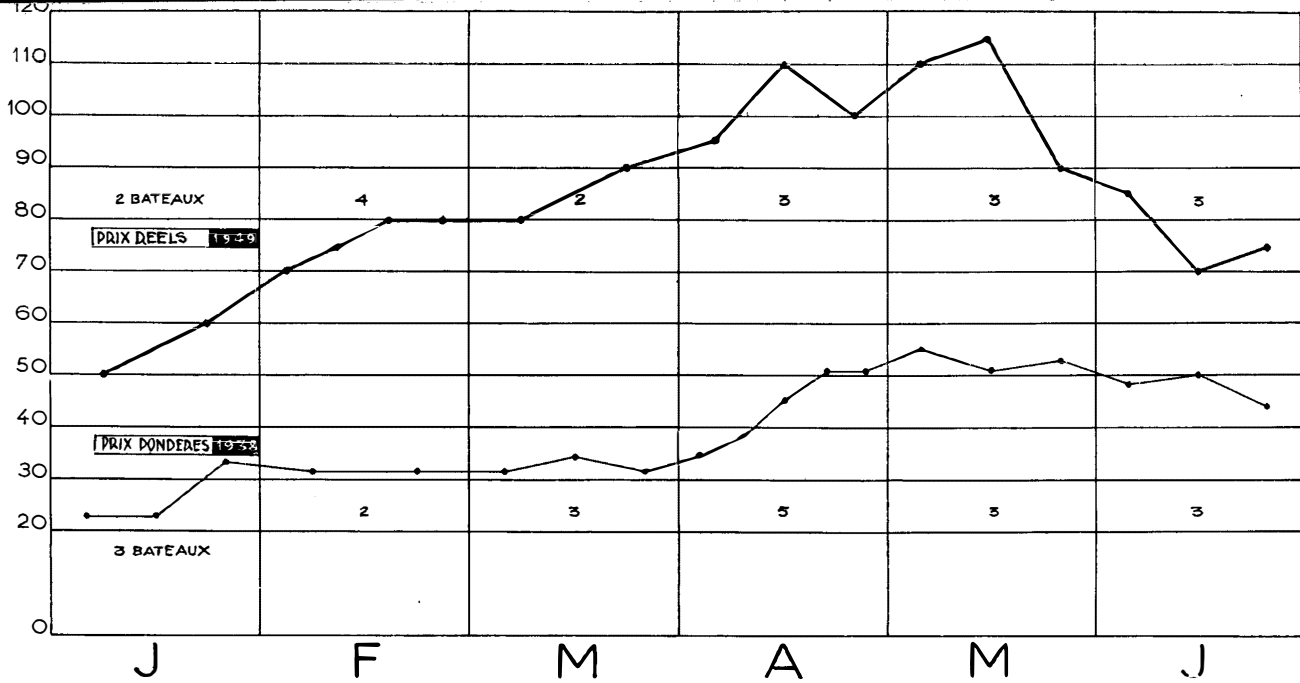
L'exemple de l'industrie bananière de la Jamaïque où l'accord a été réalisé entre les différents intérêts et où il semble donner de bons résultats, doit être un encouragement pour la production bananière de l'Union française. Ceci même, si l'organisation rationnelle de cette dernière ne se fait pas dans l'immédiat. Elle devra se réaliser dans un avenir proche sinon elle risque de voir se perdre l'effort remarquable accompli par nos producteurs.

R.M. CADILLAT.

5-12-1949

COURBES COMPARATIVES DES PRIX DE LA BANANE (1^{er} Semestre 1949)





Comparaison des prix 1938 et 1949 Cameroun

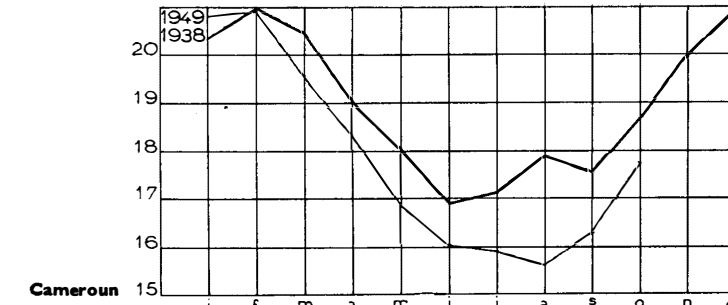
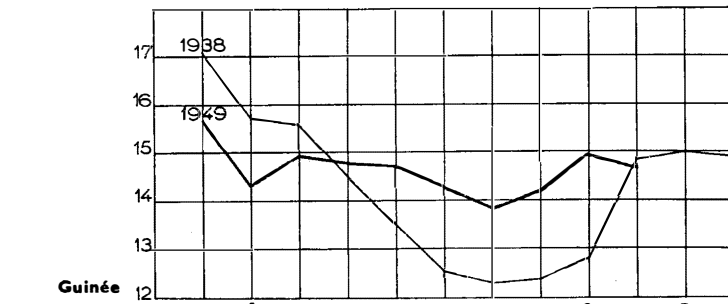
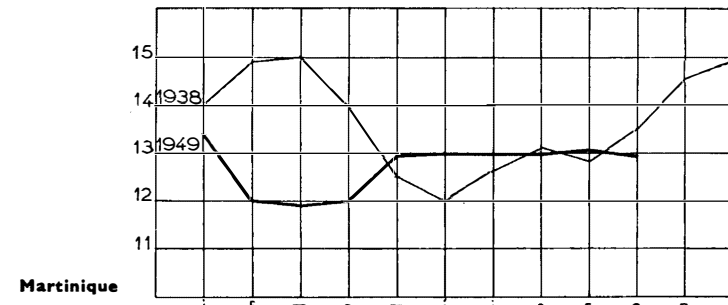
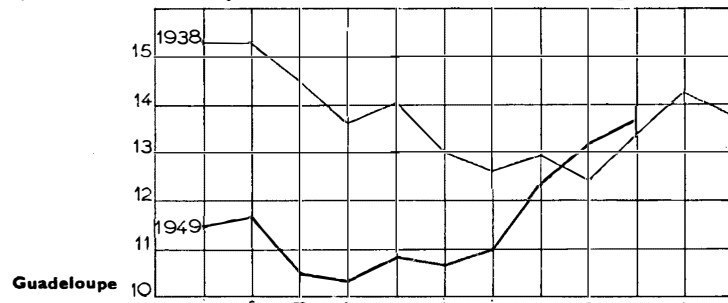
	1938	1949
Antilles		
Prix du fret au kg	0,97	23,80
Papier C.I.F. au kg (1) 72 gr.	3,05	66
— — 40 gr.	3,10	82
Main-d'œuvre (manœuvre).	10 (moyenne)	450
Cameroun		
Fret	1	23,76
Main-d'œuvre (manœuvre).	1,50	60
Guinée		
Fret	0,95	21,93
Main-d'œuvre (manœuvre).	4 (2)	120
Papier Kraft C. I. F. (3)		
Conakry 72 gr.....	3,95	65
— 40 gr.....	3	81
Côte-d'Ivoire		
Fret	0,97	23,76
Main-d'œuvre (manœuvre).	3	108
Papier Kraft (4) C. I. F.		
Port Bouet 72 gr.....	3	66
— 40 gr.....	3,05	82

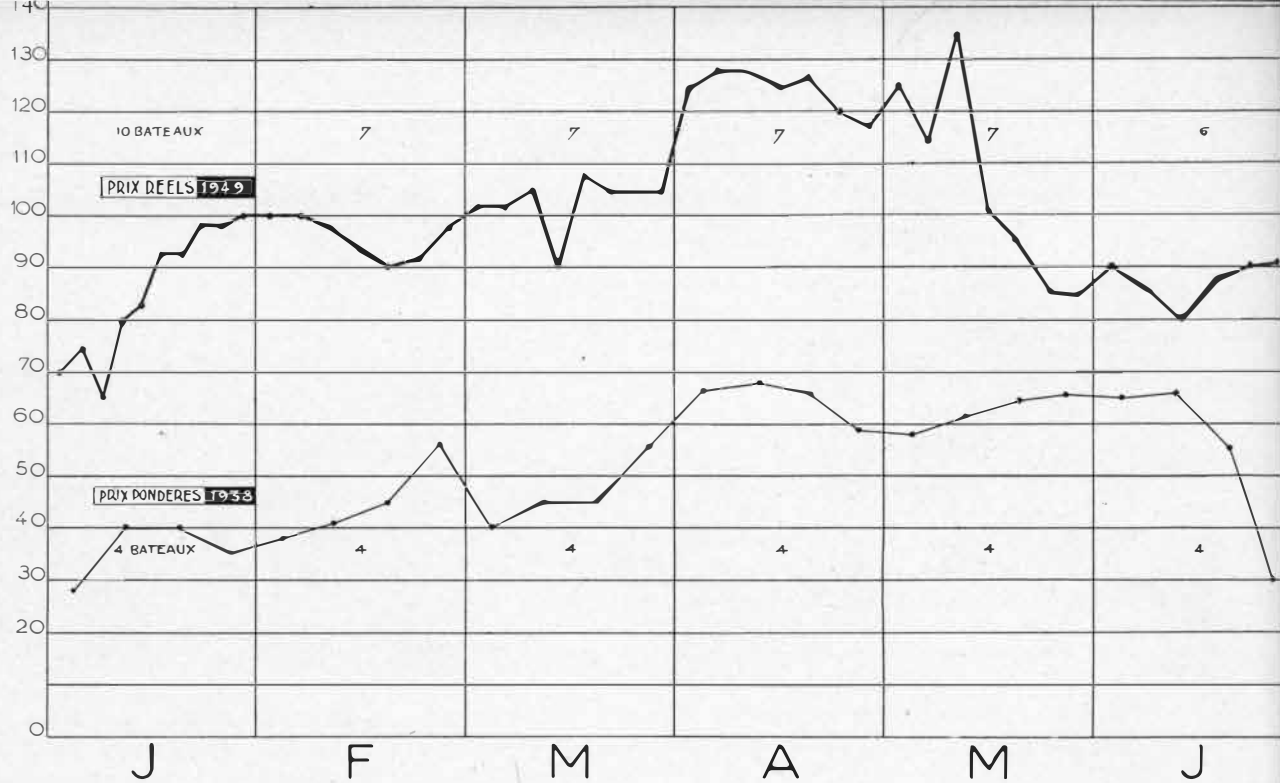
(1) Le fret du papier en 1938 était de 0,15 pour Fort-de-France et 0,17 pour la Guadeloupe, actuellement il est de 4,13.
 (2) Nourriture comprise.
 (3) Le fret était départ Bordeaux de 0 fr.09 en 1938, il est de 2 fr. 50 en 1949.
 (4) Fret 1938 = 0,10, 1949 = 3,59.

Pour les engrais, le graphique suivant qui nous a été communiqué aimablement par la Société des Potasses d'Alsace, montre le pourcentage d'augmentation des différents éléments constituant les engrais.

R.M. CADILLAT.
27-7-49.

Comparaison des poids moyens des regins en 1938 et 1949.





Comparaison des prix 1938 et 1949 Guinée et Côte d'Ivoire

Nous avons établi la courbe du prix moyen de vente de la banane qui wagon départ, bateau par bateau pour le premier semestre 1949 comparativement au prix moyen pondéré du 1er semestre 1938.

Pour l'année 1938, pour la Côte d'Ivoire et la Guinée, nous n'avons pris que les cours moyens pratiqués à Marseille, sans distinction de provenance, pour l'ensemble des navires de la C.O.A. ; lesquels arrivaient également à Sète, Nantes, Bordeaux et le Havre, sinon il aurait fallu établir une courbe par port. La comparaison, étant donné le peu de navires arrivés au début de cette année dans les ports de l'Atlantique, n'aurait pas été suffisante.

Pour l'établissement du prix pondéré, nous avons appliqué pour chaque mois l'indice des prix de gros des produits agricoles en 1949 par rapport à 1938, à savoir :

Janvier	1.740	Avril	1.583
Février	1.637	Mai	1.708
Mars	1.613	Juin	1.548

Si l'on prend le prix moyen réalisé pour l'ensemble du premier semestre, il ressort :

	1938			Prix pondéré	1949		
	Prix (en Frs)	No. de navires	Tonnages importés (en t.)		Prix (en Frs)	No. de navires	Tonnages importés (en t.)
Antilles							
Guadeloupe (1)	2,95	39	27 234	47,80	95	26 379	
Martinique (2)	2,88	25	18.206	—	96	19.632	
Afrique							
Cameroun ...	2,37	19	12.211	40,20	85	14.845	
Côte-d'Ivoire (3)	3,15	24	36.709	51,70	96(4)	26	19 450
Guinée ... (3)					102(4)		

(1) Port de Dieppe.
 (2) Port de Rouen y compris faible tonnage de Guadeloupe.
 (3) Port de Marseille pour 1938, sans possibilité de faire des moyennes de provenance.
 (4) Ensemble des arrivages à la Métropole dans les ports de Marseille, Nantes et Bordeaux.

Le seul examen des courbes comparatives de chaque territoire ne serait pas suffisamment explicatif, nous n'avons pu, étant donné l'échelle y faire apparaître la différence entre les prix payés pour le papier, le fret, la main-d'œuvre entre autres, en 1938 et 1949.

Aussi les tableaux suivants, par territoires, montrent ces différences en francs métropolitains :

