

Enfin, l'expérience a montré que bien des corps voisins ont des spectres identiques surtout en ce qui concerne les maxima. Évidemment la longueur d'onde apporte une information supplémentaire mais on ne doit pas oublier que dans de nombreux cas la substitution d'un groupement méthoxyle à un oxhydrile, par exemple, ne modifie pas d'une manière significative le spectre des deux corps.

Enfin, même la comparaison du chromatogramme à un corps de référence, de structure connue, permet difficilement d'énoncer des conclusions sur la nature chimique des taches, car les substances composant le milieu forcément complexe dont on est parti interfèrent avec le constituant cherché et modifient dans des proportions variables son comportement chromatographique.

En fait, le seul moyen sûr est de procéder à l'isolement et à l'analyse élémentaire du corps inconnu. Mais comme des quantités non négligeables sont nécessaires, il convient alors de s'adresser à une méthode quantitativement plus efficace : on utilise une colonne de farine de bois qui permet la séparation de quantités plus importantes de pro-

duits sur lesquelles on peut alors procéder à l'analyse élémentaire.

Ces restrictions apportées à l'utilisation de la méthode n'en diminuent nullement la valeur pratique.

On dispose là d'un moyen de détection remarquable d'une très grande sensibilité qui a déjà suscité un immense progrès dans la chimie biologique et auquel les chercheurs de chimie minérale s'intéressent maintenant. Dans de nombreux domaines, l'amélioration de la technique chromatographique a permis d'en faire une méthode quantitative de dosage. C'est là un appoint particulièrement précieux.

On peut raisonnablement penser que prochainement aucune investigation chimique sérieuse ne pourra se passer de la chromatographie de partage sur papier.

J. DUMAS,

Laboratoire de Physiologie,

Station Centrale des Cultures Fruitières Tropicales
de l'Institut des Fruits et Agrumes Coloniaux.

ÉTUDE SUR LE TRAFIC BANANIER DU CAMEROUN

M. PENANHOAT, président du Syndicat de Défense des Intérêts Bananiers du Cameroun (S. D. I. B. C.) a bien voulu faire une étude pour la Revue « Fruits » sur un sujet dont l'actualité n'échappe à personne.

Il est particulièrement qualifié pour ce travail, ses connaissances de planteur, et de président S. D. I. B. C., s'ajoutant à ses fonctions de membre de l'Assemblée territoriale du Cameroun (A. T. CAM.).

Nous le remercions d'avoir présenté cette étude dans notre revue et de permettre ainsi à nos lecteurs de posséder une vue d'ensemble sur le problème bananier au Cameroun.

La culture de la banane au Cameroun a déjà une longue histoire. C'est une histoire très vivante, dont il est intéressant de connaître les différents stades d'évolution pour mieux dégager les aspects de la situation actuelle.

Historique du trafic bananier.

Suivant l'expérience positive faite par quelques planteurs allemands qui, dès 1924, avaient racheté au Séquestre leurs anciennes plantations en zone britannique et s'étaient livrés à la culture bananière, certains planteurs l'essayèrent, à leur tour, en zone française.

Le sol et le climat de la région du Mungo, qui avait été choisie, associent des conditions exceptionnellement favorables à la culture bananière.

Les plantations ainsi créées se développèrent rapidement. Presque sans exception, elles cultivèrent la variété « Gros Michel ».

Les toutes premières exportations datent de 1930 où, profitant des espaces réfrigérés disponibles sur les navires d'une ligne régulière allemande (Woermann Line), quelques régimes furent expédiés sur Hambourg.

Puis la Compagnie d'Armement Martin fit quelques essais d'exportation et mit en ligne deux de ses navires.

Vers cette époque, un arrêté du Gouvernement français était promulgué, pour protéger l'essor de la culture bananière dans les Colonies françaises (il s'agissait alors particulièrement de la Guinée et des Antilles), interdisait l'importation en France de bananes en provenance de territoires étrangers. La Compagnie des bananes qui en impor-

tait beaucoup de l'Amérique Centrale s'intéressa aux possibilités camerounaises.

Elle créa en 1935, à Loum, une plantation de 650 ha sur des terrains appartenant à M. Nassif, encourageant de cette façon des Compagnies de Navigation à s'intéresser à la création d'une ligne maritime régulière.

Dès 1936, d'autres planteurs suivirent l'exemple de la Compagnie des bananes ; des lots de 100 ha furent accordés dans la région de Nyombé, Penja et Loum. Les plantations se développèrent rapidement ; le trafic commençant à prendre une certaine importance, la Compagnie des Chargeurs Réunis prit des engagements avec la Compagnie des Bananes.

C'est de ce moment que date la création du « Syndicat de Défense des Intérêts Bananiers du Cameroun » qui groupa aussitôt tous les planteurs européens et travailla à l'organisation du trafic bananier fait de la culture, du transport et de la distribution.

Une « Conférence Internationale de la Banane » fut réunie en 1937 à Paris. Tous les producteurs des colonies françaises y assistaient ainsi que les représentants des Compagnies de Navigation, des Chemins de Fer Français et des différents ports (Dieppe, Le Havre, Rouen, Bordeaux et Marseille).

Au cours de cette conférence, plusieurs questions importantes furent réglées, en particulier celle de la répartition des ports par territoire producteur, en vue d'éviter les chevauchements de navires et de faciliter la distribution et l'organisation des transports ferroviaires.

Les années suivantes virent monter en flèche les exportations du Cameroun. Elles passaient de 21.000 t en 1937 à 24.000 t en 1938 et à 27.000 t en 1939. On comptait atteindre en 1940 le chiffre de 40.000 tonnes.

Mais la guerre, en coupant le territoire de la Métropole, stoppa complètement les activités et le trafic bananier du Cameroun.

Cependant, à la fin de l'année 1940, sur l'entremise de la Compagnie des Bananes un accord économique put être passé avec le Gouvernement britannique, prévoyant les indemnités à verser aux planteurs pour qu'ils puissent entretenir leurs plantations et se trouver ainsi prêts à redémarrer aussitôt que les transports maritimes seraient réorganisés.

Cet accord put être tenu pendant deux ans. Par la suite, les planteurs durent vivre uniquement sur leurs réserves, réduire leur personnel et mettre environ 50 % de leurs cultures en jachères.

C'est à ce moment que le Syndicat créa la Socobanane, Coopérative pour la préparation de la banane séchée. Des séchoirs individuels furent installés chez les planteurs. Dès 1945, les plantations furent remises en état. Mais les moyens d'exportation étaient inexistantes. Il fallut attendre 1946 pour faire les premiers chargements, grâce à la remise en service des navires « Guinée » de l'Armement Martin et « Katiola » des Chargeurs Réunis.

Une autre source de difficultés allait surgir. Le manque de matériel de chemin de fer était dès cette époque un fait.

Mais, à cause du manque de navires, cette question n'était pas encore un problème.

Le « drame » commence en 1948, où les Compagnies de Navigation ayant fourni un très gros effort et s'étant mises en état de transporter toute la production, le Chemin de Fer ne suivit plus.

En 1948, 1949 et 1950, la production progressait régulièrement, mais l'insuffisance des transports ferroviaires obligea les planteurs à instituer le régime des « Quotas ».

Cette crise avait été prévue. Ainsi fin d'année 1946, un arrêté du Haut-Commissaire avait interdit toute extension nouvelle des plantations. Les planteurs européens, comprenant la gravité du problème, s'imposaient une discipline sévère de contingentement. Par contre, l'autochtone qui, avant la guerre, participait pour environ 16 % à la production, se remit à planter. Des acheteurs métropolitains ne pouvant arriver à se fournir chez les Européens, dont la solide organisation ne laissait pas de place à un « extracommerce », n'hésitèrent pas alors, au risque de désorganiser le trafic bananier, à pousser les Africains à produire.

Les difficultés commencèrent à devenir sérieuses. Une « Commission Centrale de Recensement de la Banane » se réunit en mai 1948 et fit procéder à une vaste enquête qui fut menée avec beaucoup de difficultés, dans des conditions souvent ingrates. Elle résuma, en trois rapports dont il faut signaler l'objectivité, ses conclusions qui confirmaient les craintes déjà exposées à plusieurs reprises au Gouvernement par le Président du S. D. I. B. C. Elle fit ressortir l'action d'une certaine politique qui, en encourageant l'évolution quantitative de la culture africaine, tendait à neutraliser la production européenne.

Alors que l'arrêté du 19 décembre 1946 était respecté par les planteurs européens, les Africains, en l'enfreignant, allaient créer une situation aux répercussions graves, qui du point de vue bananier se situent ainsi :

— Risque de voir le trafic bananier désorganisé au détriment de ce secteur économique qui rapporte chaque année plusieurs centaines de millions au Territoire.

— Appauvrissement et gaspillage des sols par une culture intensive qui, mobilisant les réserves de terres, rend impossible la pratique des jachères.

— Transformation possible du climat par un changement du régime des pluies dû au déboisement sans mesure et au sabotage des réserves forestières pratiquées dans une anarchie complète par les populations Bamiléké descendues sur la région du Mungo.

— Délaissement des cultures vivrières (rendant de plus en plus difficile le ravitaillement des grands centres) au profit de la culture du « Gros Michel ».

Les « Commerçants de la Banane » firent se grouper les planteurs africains en Syndicats et Coopératives, dont le nombre d'adhérents paraît avoir été sérieusement grossi.

Des mesures furent alors proposées pour la création d'un organisme central de contrôle qui coifferait les syndicats, permettrait de classer comme « plantations » les cultures

respectant certaines normes imposées (obligation de respecter une densité minimum de pieds à l'hectare, interdiction de déboiser et de planter sur les terrains présentant plus de 35 % de pente, surveillance du déboisement, admission des seuls cacaoyers et caféiers comme cultures intercalaires) et imposerait aux races africaines qui viennent s'approprier un pays nouveau (immigration en provenance du Nord), la construction et l'entretien des routes d'évacuation (comme forestiers et planteurs furent tenus de le faire).

Malheureusement, il semble que rapports et propositions demeurèrent lettre morte et, malgré les cris d'alarme lancés par le S. D. I. B. C., aucune mesure d'autorité ne fut prise et les plantations indigènes continuèrent à s'étendre à tort et à travers.

Cet état de choses aboutissait bientôt à un engorgement à l'exportation et à une situation d'autant plus tendue que certains porte-parole africains, dûment encouragés, se mirent à réclamer comme un dû et sur un mode parfois violent, des quotas élevés d'exportation allant jusqu'à 50 % tendant ainsi à spolier les exportations des planteurs européens et leur faire regretter leurs courageux efforts des années précédentes.

Mais l'année 1950 allait être le théâtre d'un autre drame.

Les fameux « Commerçants de la Banane », sans doute encouragés par leurs « succès », réussirent à jeter dans le circuit maritime deux navires en supplément du trafic normal.

La politique, jouant une fois de plus, le Gouvernement se vit obligé de favoriser le chargement de ces navires, à une saison où la production était en baisse et le Service du Conditionnement dut faire preuve de complaisance à l'égard de la marchandise présentée afin d'éviter aux Compagnies de Navigation, le risque de faire partir leurs navires à moitié vides et, par là, de subir des pertes importantes.

Les résultats ne furent pas longs à se faire sentir. Les beaux régimes, mêlés à ceux de très médiocre qualité, arrivèrent en France dans des conditions lamentables. Les planteurs se virent menacés de voir se fermer des marchés qu'ils avaient jusqu'alors bien et régulièrement servis. L'expérience s'arrête là.

Bien qu'ayant donné l'alarme dès le début de l'affaire, le S. D. I. B. C. a dû faire face, sans soutien, à une situation qu'il avait lui-même tout fait pour éviter.

Toujours désireux de trouver une solution positive, le Syndicat ne chercha pas à freiner la production africaine, mais, montrant l'exemple, la poussa à augmenter sa qualité.

Exportations des six dernières années.

ANNÉES	1946	1947	1948	1949	1950	1951
Nombre de chargements.....	11	20	31	37	51	52
Exportations totales.....	7.146 t	18.952 t	30.922 t	35.074 t	49.054 t	56.718 t
Exportations S. D. I. B. C.....	6.861 t	16.290 t	25.464 t	26.264 t	32.366 t	37.650 t
Exportations africaines.....	285 t	2.661 t	5.457 t	8.810 t	16.688 t	19.067 t
Distribution des exportations :						
France.....					35.983 t	45.141 t
Pays Scandinaves.....					8.051 t	8.289 t
Allemagne.....					5.050 t	2.125 t
Angleterre.....						1.161 t
Poids moyen des régimes :						
Exportations totales.....	17 kg	19,2	20,2	18,5	18,1	19,9
Exportations S. D. I. B. C.....	17,3	19,6	20,1	18,9	19	20,5
Exportations africaines.....	16,5	18	20,5	18,1	17,2	18,9

Le problème de la main-d'œuvre.

On sait à quel point les opérations qui se déroulent dans la vie de la plantation sont nombreuses et, par conséquent, exigent de la main-d'œuvre en quantité importante et souvent spécialisée.

Or, cette question de main-d'œuvre devient un problème inquiétant.

Que ce soit à cause de l'attrait des grands centres ou bien de la désaffection de l'autochtone pour le travail chez le blanc et de son refus de travailler plus de 5 heures par jour, ou encore du fait que certains d'entre eux, gagnant

beaucoup d'argent, entretiennent à ne rien faire quantité de leurs « frères », toujours est-il que sa rarefaction fait que la main-d'œuvre est, à l'heure actuelle, à peine suffisante pour la récolte et l'entretien des plantations. Quant aux autres travaux, pourtant si importants : création et entretien des routes d'évacuation, construction et entretien des campements de manœuvre, etc..., ils deviennent impossibles à assurer.

La situation est donc très sérieuse. La mécanisation, tout en l'améliorant, ne résoudra qu'une partie du problème, mais ne remplacera jamais complètement, loin de là, la main-d'œuvre habituelle. Une solution consisterait

à organiser les déplacements de main-d'œuvre du Nord par des contrats d'un an. Mais les luttes de races ne risqueront-elles pas d'être un grave obstacle à la réalisation d'un tel projet.

Le trafic bananier.

Lorsque les wagons de bananes arrivent en gare de Bonabéri, le tonnage de chaque planteur est établi. Les wagons sont alors pris en charge par les transitaires. Ces derniers ont pour tâche de surveiller les opérations de pesage avec la douane, de faire les déclarations et de surveiller la marchandise jusqu'à bord. Les opérations d'acconage, qui consistent à embarquer la marchandise et à l'arrimer sur le navire, sont assurées par la Compagnie des Chargeurs Réunis. Afin que les chargements qui, jusqu'à il y a environ un an, se faisaient à tête d'hommes, soient assurés dans des conditions optima de manipulation et de rapidité, le Syndicat a créé une Société, la SOMATAB, qui possède sur des terrains loués à Bonabéri en bordure des quais d'embarquement, un matériel moderne d'élévateurs. La SOMATAB confie les opérations de transit aux transitaires et celles de l'acconage aux Chargeurs Réunis auxquels elle loue le matériel d'élévation dont elle est propriétaire. Son directeur représente les intérêts des planteurs vis-à-vis de l'Administration des Services de Contrôle du Conditionnement des Transitaires et des Acconiers.

Le Service de Contrôle du Conditionnement examine les régimes avant leur embarquement et élimine ceux qui ne présentent pas la qualité et le poids moyen suffisants pour assurer une exportation satisfaisante et régulière.

Les consignataires de la marchandise (à partir du moment où elle est arrimée sur le navire), paient les frais de transport et de débarquement, en font le décompte et versent aux planteurs ce qui reste et représente le prix FOB.

On s'aperçoit ainsi que la banane, par sa production constante, crée un nombre considérable d'activités autour d'elle.

Il lui faut une flotte de navires spécialisés.

Les navires actuellement en service sur la ligne du Cameroun sont :

Le « Guinée » et le « Nyombé » à l'Armement Martin.

Le « Kadoura », le « Kiffa » et le « Koba » aux Chargeurs Réunis.

L'« Alvda! », navire norvégien affrété par les Chargeurs.

Il lui faut également des installations spéciales d'embarquement et de déchargement dans les ports coloniaux et français :

Des wagons isothermes en France.

Des installations de mûrisserie (qui sont d'ailleurs, à l'heure actuelle, en nombre insuffisant si l'on veut développer la consommation en France).

On voit que le « trafic bananier » impose une synchronisation parfaite des trois éléments : Production, Transport, Distribution.

Dans l'organisation de ce trafic, la Compagnie des Bananes a joué un rôle considérable en mettant sur pied un plan d'ensemble, d'une part avec les Compagnies de Navigation en ce qui concerne la mise au point d'une rotation des navires répondant aux nécessités de la production et de la consommation, d'autre part, en organisant aussi parfaitement que possible la distribution de la marchandise sur les marchés français et étrangers. On aura une idée de l'efficacité de son rôle lorsqu'on saura, pour citer un exemple, qu'en mars 1951, un navire de 1.200 tonnes de bananes à destination du Havre, où sévissait une grève des dockers qui paralysait le port, put être en toute dernière heure, dirigé sur l'Angleterre, ce qui évita la perte d'un chargement complet.

Grâce à cette excellente organisation d'ensemble, la fréquence des chargements n'a cessé d'augmenter ces dernières années. Elle a été de :

20	chargements pour	1947
31	—	— 1948
37	—	— 1949
51	—	— 1950
52	—	— 1951

La situation actuelle et quelques prévisions.

Possédant un remarquable système de distribution en France, ayant prospecté les marchés étrangers, pour la plupart avec succès, le Syndicat est prêt à faire absorber une production de 70.000 tonnes pour 1952. Prévoyant et préparant une augmentation du nombre et du volume des chargements, il a créé à Bonabéri la Société SOMATAB dont nous avons parlé plus haut.

Enfin, quelques groupes de planteurs africains qui essayent sérieusement d'améliorer le rendement et la qualité de leurs cultures, se sont affiliés au S. D. I. B. C., comprenant l'intérêt que représente cette Union des Planteurs.

Si un problème se pose, du fait de l'augmentation de la production camerounaise, c'est purement et simplement un problème de Chemin de Fer.

Si l'année 1951 a vu ce problème temporairement résolu grâce aux efforts de la Régie qui, mettant en œuvre tout son vieux matériel, a permis d'exporter la totalité de la production qui s'est élevée à 56.700 tonnes, l'année 1952 laisse prévoir une recrudescence des difficultés.

Au lieu de 4 à 5 chargements de navires par mois, il faudra arriver à 7, et peut-être à 8 chargements pendant les mois de grosse production. Le synchronisme des opérations d'embarquement doit être assuré jusque dans ses détails. Tout doit être fait très rapidement. La cadence parfaite de chargement d'un navire est de 36 heures. Or, l'état actuel du matériel ferroviaire est loin de permettre ce rythme.

Il ne s'agit pas d'augmenter le nombre des trains car, ce faisant, se multiplieront déraillements et tamponnements. Il s'agit d'en augmenter l'importance, de faire des « gros trains ». Il fut donc entendu qu'on changerait le rail pour lui permettre de supporter ces trains lourds. On

aurait pu accomplir une première tranche de travaux consistant à poser des rails lourds sur la section Mbanga-Douala, les « petits trains » descendant jusqu'à Mbanga où ils auraient été regroupés.

Il semble malheureusement, que la Régie soit dans l'impossibilité de procéder au changement des rails. Ne pouvant changer le rail, on change de formule et la nouvelle solution adoptée paraît être celle du « train léger », avec des wagons en alliages légers.

Mais, même avec la mise en route de ce nouveau matériel, il est certain que le tonnage de chargement par train ne pourra pas être augmenté de plus de 15 à 20 %. La Régie va recevoir 60 wagons neufs, nous annonce-t-on. Mais il lui faudra enlever du circuit une partie de son vieux matériel. Elle ne pourra pas non plus utiliser à fond le nouveau, il lui faut un excédent d'au moins 10 % sur le matériel utilisé.

La solution adoptée apparaît donc nettement insuffisante pour assurer l'augmentation du volume des exportations.

Une Conférence a été réunie à ce sujet, le 8 décembre 1951, sous la présidence du Haut-Commissaire. Au cours de cette réunion, le signataire, parlant au nom du Syndicat, a pu assurer pour 1952 une production d'au moins 70.000 tonnes, dont il garantissait le chargement, grâce aux nouvelles installations de Bonabéri (dont les appareils, à l'heure actuelle, chargent trop souvent à vide), et l'organisation de distribution en Europe.

Entre temps sont survenues les tornades de janvier qui provoquèrent une baisse d'environ 50 % sur la production de février-mars. Toutefois la production indigène, non touchée par les tornades, a compensé la diminution de la production européenne et les prévisions restent sensiblement les mêmes pour cette année.

La Régie, de son côté, a fait des promesses. Mais il est à craindre qu'elle fasse ses prévisions d'une manière trop théorique. Elle oublie que ses wagons ne seront pas toujours en état, qu'elle sera obligée d'utiliser à fond son nouveau matériel. Graves sont les préjudices qui, pour ces raisons, ont été subis jusqu'à présent, par la corporation bananière (stations indéfinies de trains chargés en gares et sur le wharf de Bonabéri, wagons soi-disant réservés au trafic bananier et servant à toutes sortes d'activités diverses, chargement de matériel hétéroclite sur des wagons remplis de régimes, etc...). Elle oublie surtout que, si en période de haute production, les wagons chargent au mieux, nombreux sont les planteurs qui, en période de basse production, n'utilisent pas entièrement leurs wagons.

La période de grosse production ayant lieu de novembre à mars, les tornades qui sévissent généralement vers mars-avril, arrivent donc après que 50 % environ de la récolte

annuelle soit assurée. Ceci donne en général au planteur la possibilité de faire après cette période une grande partie de l'entretien de sa plantation. Cette année de grosses tornades sont arrivées en janvier, ce qui est rare. On peut estimer les pertes à 50 % de la production du 1^{er} semestre sans préjuger des conséquences qui se feront peut-être sentir sur le 2^e semestre.

Pour 1952, les marchés étrangers ont été prospectés. Un accord avait été passé avec l'Angleterre, mais a été dénoncé à la suite de la décision du Gouvernement britannique de réduire les importations de vivres de l'étranger. D'autre part, l'Allemagne risque de manquer de devises pour maintenir ses importations.

Restent les pays scandinaves avec lesquels nous avons toujours entretenu beaucoup de relations commerciales. Ils n'importent à peu près que de la banane « Gros Michel » et sont, à l'heure actuelle, nos marchés étrangers les plus suivis.

Conclusion.

L'étude que nous venons de faire sur le trafic bananier du Cameroun montre que les préoccupations économiques et commerciales sont de première importance. Les sujets de soucis sont encore nombreux, notamment en ce qui concerne l'évacuation de la production par voie ferrée.

Nous n'oublierons pas cependant que le Cameroun est admirablement placé sur les marchés mondiaux de la banane, pour ses prix de revient. Un développement même du tonnage exporté est possible, pourvu néanmoins que l'on veuille à ne pas dégrader inutilement les sols. L'Administration devra veiller à l'économie des terres.

Dans cette note, nous avons volontairement laissé de côté l'aspect agricole du problème bananier. Nous avons voulu montrer que la production bananière européenne, étroitement groupée autour de son syndicat, permet par son unité d'arriver à de bons résultats d'ensemble.

Dans ces conditions, la Station de Nyombé, de l'Institut des Fruits et Agrumes Coloniaux, complète l'organisation. Créée en 1946, après une période d'installation nécessaire, elle est à même de rendre les plus grands services. Elle est vraiment la Station des planteurs, elle vit au milieu d'eux et souvent éprouve les mêmes soucis.

Ainsi, désormais, la corporation bananière forme un tout complet prêt à remplir son rôle de produire en quantité et qualité.

Septembre 1952.

Brieuc PENANHOAT,
Président du Syndicat de Défense
des Intérêts Bananiers du Cameroun.

