

1950	49.054	32.366	16.688
1951	56.718	37.650	19.067
1952	50.660	27.576	23.083

1948	30.922	28.020	2.911
1949	35.074	31.810	3.263
1950	49.054	35.983	13.101
1951	56.718	45.141	11.577
1952	50.660	42.160	8.500

2° Répartition des exportations de 1946 à 1952.

	Total	France	Étranger
1946	7.146	6.018	1.128
1947	18.952	14.918	4.033

3° Statistiques générales pour 1952.

A) Exportations mensuelles :

Mois	Nombre de chargements	S. D. I. B. C.	Africains	Total
Janvier	4	3.074.176	1.553.804	4.627.980
Février	5	3.167.046	2.547.837	5.714.883
Mars	4	2.001.410	2.266.300	4.267.710
Avril	4	1.317.563	2.055.143	3.372.706
Mai	3	922.777	1.614.378	2.537.155
Juin	3	1.050.288	1.557.991	2.608.279
Juillet	4	1.410.733	1.483.645	2.894.378
Août	3	1.151.900	1.117.016	2.268.916
Septembre	5	2.332.661	2.054.660	4.387.321
Octobre	5	3.142.934	2.264.714	5.407.648
Novembre	5	4.216.959	2.432.113	6.649.072
Décembre	4	3.172.275	1.818.485	4.990.760
	49	26.960.722	22.766.086	49.726.808

B) Poids moyens et pourcentages des refusés, mensuels :

Mois	POIDS MOYENS			POUCENTAGE DE REFUSÉS		
	Totaux	S. D. I. B. C.	Africains %	Totaux %	S. D. I. B. C %	Africains %
Janvier	20,7	21,3	19,7	7,8	5,2	12,1
Février	20	20,5	19,4	9	6,1	11,8
Mars	19	19,5	18,5	8,1	6,2	7
Avril	17,9	18,4	17,4	8,8	7,8	9,4
Mai	16,5	16,6	16,4	9,7	7,8	10,6
Juin	16,5	17	16,1	12	8,2	14,7
Juillet	17,1	17,5	16,8	14,7	7,7	19,9
Août	17	16,9	17	9,8	5,1	14,2
Septembre	17,6	17,7	17,8	8	4,5	11,6
Octobre	19,3	19,3	19,2	7	2,9	12
Novembre	20,7	21	20,4	5,7	3,9	8,9
Décembre	20,9	21,6	20,1	7,6	5,5	10,8
Moyennes de l'année.	18,9	19,5	18,3	8,2	5,9	11,7

CONDITIONNEMENT

Les Services du Contrôle du Conditionnement, dont l'organisation a été améliorée, ont dû se montrer plus stricts cette année, particulièrement en ce qui concerne les autochtones (ces derniers ayant l'habitude de couper trop tôt). On ne saurait les en blâmer, si l'on pense que ce tri au départ est une protection du « label Cameroun » sur les marchés.

En gros, le Conditionnement a refusé, pendant l'année :

78.935 régimes pour les Européens
170.843 — — — — — Africains.

En tout, 4.500 tonnes de bananes, environ, ont été rejetées à Bonabéri.

Disons en passant que les bananes, refusées ou laissées pour compte sur le wharf de Bonabéri, posent depuis des

années un problème qu'il faudra s'efforcer, en accord avec l'Administration, de résoudre cette année, à l'occasion de la mise en service et de la clôture du nouveau port.

TRANSPORTS MARITIMES

De février à octobre, les navires sont partis avec des chargements incomplets. Mais la moyenne de l'année dépasse 1.000 t. par navire, et le record des chargements de l'année aura été atteint par le « PANAMA EXPRESS » du 22 novembre, qui est parti à destination de la Suède avec une cargaison de 1.528 t. de bananes.

Les navires en service ont été les suivants :

Pour les Chargeurs Réunis :

Kiffa 7 voyages
Kadoura 8 — (mis en service en février)
Koba 7 — (mis en service en avril)

Pour la Compagnie d'Armement MARTIN :

Nyombé..... 9 voyages
Guinée..... 8 —

Autres navires, affrétés :

Glondal 1 voyage
Alvdal 2 voyages
Moshill 1 voyage
Panama Express ... 4 voyages
Pacific Express.... 1 voyage
Fort Dauphin 1 voyage

Nombre total de chargements pour 1952 = 49.

TRANSPORTS FERROVIAIRES

La Régie Fercam a mis en circulation cette année ses nouveaux wagons à parois en Duralumin. Bien que ce nouveau matériel ne soit pas parfaitement adapté au transport des régimes nus et qu'il soit regrettable que la corporation bananière camerounaise n'ait pas été consultée avant leur conception, il faut admettre, néanmoins, que le transport des bananes a connu cette année de sérieuses améliorations et nous nous devons de souligner les efforts de la Régie.

D'autre part, signalons qu'après Njombé, l'électricité vient d'être installée à la gare de Penja, dont le terre-plein a également été amélioré cette année ; dès fin novembre, 60 nouveaux wagons de 12 tonnes étaient mis en circulation sur la ligne Nord. Sauf en ce qui concerne les wagons de 10 t., le vieux matériel n'a pas laissé de regrets.

Ajoutons que le principe a été adopté de ne taxer les nouveaux wagons de 12 t. que sur un minimum de 10 t. pour la durée de la période creuse (du 15 mars au 15 septembre). Enfin, la Régie espère commander encore une soixantaine de wagons en 1953, sur des fonds prévus à cet

effet dans le plan bananier inclus dans le cadre du nouveau Plan Quadriennal.

Nous donnons ci-dessous un tableau du trafic ferroviaire pour 1952, comprenant le tonnage total déchargé à Bonabéri, ainsi que les tonnages embarqués dans les trois principaux centres (Njombé, Penja et Loum-Chantiers).

En tonnes :

Mois	Arrivée à Bonabéri	Départ Njombé	Départ Penja	Départ Loum-Chantiers
Janvier ..	6.257	455	2.004	1.030
Février ...	5.617	294	1.318	1.018
Mars.....	5.006	224	910	841
Avril.....	4.212	162	522	652
Mai.....	3.279	131	399	492
Juin.....	3.641	147	479	533
Juillet ..	3.601	222	770	671
Août.....	3.130	193	597	493
Septembre	4.724	413	1.042	861
Octobre ..	6.223	486	1.588	1.250
Novembre.	7.176	700	2.170	1.450
Décembre.	5.734	610	1.820	1.350
Totaux .	58.600	4.037	13.619	10.641

LE WHARF DE BONABÉRI

La construction du nouveau port a connu des retards considérables, imputables, d'une part, à l'arrêt des travaux, de février à juin, dû à la priorité qui fut donnée aux chargements des billes de bois à Bonabéri et, d'autre part, aux nombreuses difficultés techniques rencontrées par les Travaux Publics et l'Entreprise des Batignolles.

Les travaux, repris très activement à la mi-juin, se sont poursuivis jusqu'à fin octobre à une cadence régulière. La mise en place des palplanches a été effectuée, ainsi que la pose des murettes et des tirants d'ancrage. Malheureusement, pendant ces dernières opérations, la vase a décanté dans la caisse du wharf, atteignant en deux mois 4 à 5 m de profondeur. Il fallut alors entreprendre le dévasage. Mais les dragages échouèrent à cause de l'enrochement et, d'autre part, dragues et pompes, prévues pour les travaux du port de Douala, étant trop importantes pour les dimensions de Bonabéri, ne purent accoster et s'avèrent inutilisables.

Les travaux ont alors repris à la benne.

Le dévasage étant accompli, il reste à terminer l'enrochement, le remblai et l'ensablage.

Le Directeur du port estime que le bétonnage du nouveau quai pourra s'effectuer en mars, permettant la pose des rails et l'utilisation du wharf.

A ce sujet, il est prévu par la Régie d'exploiter le nouveau port en utilisant en première phase, pendant quelques mois, celles des trois voies prévues, qui sera éloignée d'une douzaine de mètres du bord du quai, la pose des deux autres

voies n'étant possible, vu leur position externe, qu'après la démolition de l'apponnement actuel, qui permettra au nouveau quai d'atteindre ses dimensions définitives.

Les Travaux Publics prévoient enfin, dans le cas où les travaux connaîtraient de nouveaux retards, la pose d'une superstructure provisoire, permettant d'utiliser le nouveau quai avant terminaison complète des travaux.

Somatab. — La Société de Manutention et de Transit de Bonabéri fonctionne normalement.

De sérieux progrès ont été faits cette année, dans le domaine de la manipulation et de l'arrimage des régimes, malgré une main-d'œuvre peu satisfaisante.

Les quatre élévateurs et les alternateurs dont disposait la Somatab ont parfaitement fonctionné. Un 5^e élévateur a été acquis à la fin de 1952.

Grâce à une gestion sérieuse de son conseil d'Administration, la Somatab présente en fin d'année des finances saines et des possibilités d'amortissement particulièrement satisfaisantes.

CULTURES

Le recensement pratiqué par le S. D. I. B. C., au mois de mai 1952, fait ressortir, en ce qui concerne les exploitations européennes, une superficie, pour 45 plantations, de plus de 10.000 hectares, dont 6.000 plantés et environ 5.000 en rapport.

6 plantations exploitent plus de 200 ha ; 17, plus de 100 ha. Les autres évoluent entre 25 et 100 ha.

Le rendement moyen est de 8 t. à l'ha, ce qui paraît faible dans une région où les sols sont connus pour leur fertilité.

TABLEAU DES POIDS MOYENS
de 1946 à 1952

	Exp. générales	Exp. S. D. I. B. C.	Exp. africaines
1946	17	17,3	16,5
1947	19,2	19,6	18
1948	20,2	20,5	20
1949	18,5	18,7	18,3
1950	18,1	19	17,2
1951	19,9	20,5	18,8
1952	18,8	19,5	18,3

Le poids moyen de 1952 a baissé de plus de 1 kg par rapport à celui de 1952.

LA PHYSIONOMIE MENSUELLE DU MARCHÉ 1952

Janvier. — La demande est exceptionnellement bonne pour la saison, grâce à l'arrivée de tonnages raisonnables et à un temps assez doux. Prix au port : 50/72. Réalisations satisfaisantes.

Février. — Bien que le temps se soit mis à la neige, le

marché reste sain. Les stocks s'écoulent normalement, les prix sont en progression régulière. Au port : 65/75.

Mars. — Le marché demeure très ferme, avec une augmentation continue des prix au port : 75/100.

Mais, à la suite des avaries survenues à bord du S/S Guinée et du S/S Alvdal, les producteurs camerounais ne profitent pas de ces bonnes conjonctures.

Avril. — La tendance demeure ferme et la vente active, malgré les cours élevés. Cependant, l'abondance des arrivages et l'importation de bananes des Canaries amènent un fléchissement des prix entre le 15 et le 23. Au Cameroun, les conséquences de la tornade se font sentir avec acuité et les exportations sont très restreintes ; elles sont assurées, pour 60 % par les Africains. Prix au port : 90/100. Réalisations supérieures à 30 fr. C. F. A.

Mai. — La demande se maintient très forte, en début de mois, et les prix grimpent à leur maximum. Du 2 au 9 mai, les arrivages atteignent 7.900 t. environ (dont 828 t. seulement pour le Cameroun...).

A partir du 15, avec l'apparition des fruits rouges et le maintien de cours élevés sur la banane, le marché tend à évoluer vers une baisse. Prix au port : 110/100.

Juin. — Le mois est particulièrement défavorable pour la saison. La vente de la banane se ralentit, à mesure qu'apparaissent les fruits de la saison (cerises, abricots, fraises et pêches) vers lesquels se porte, de préférence, l'intérêt du consommateur et dont le marché est très abondamment pourvu.

D'autre part, le temps très orageux pousse les grossistes à liquider rapidement leurs stocks.

Prix au port : 80/60. Réalisations décevantes.

Juillet. — Avec les fortes chaleurs, la maturation rapide des bananes fait encore baisser les cours, tandis que le consommateur se jette sur les fruits de saison. D'autre part, la taxe sur les fruits instituée le 8 juillet, et les départs massifs en vacances, vers la fin du mois, provoquent une certaine désorganisation du marché.

Prix au port : 75/85. Réalisations meilleures qu'en juin.

Août. — Les vacances et l'apparition du raisin et des pêches, vendus à prix bas, provoquent une forte mévente. Le marché est dans l'incapacité d'absorber les arrivages (bien que la possibilité de diriger sur l'Allemagne, le « Stella Marina », en provenance de la Martinique, ait un peu sauvé la situation).

Prix au port : peu fermes, 40/60. Les planteurs subissent des pertes.

Septembre. — Reprise lente mais progressive des cours due, en particulier, à des arrivages restreints. Les cours des bananes en provenance des Antilles subissent un léger fléchissement en fin de mois, que viennent accentuer deux arrivages en trois jours, en provenance du Cameroun.

Prix au port : 45/68. Réalisations meilleures.

Octobre. — Fléchissement important inattendu des prix aux ports en début de mois. La vente de la banane demeure difficile, fortement concurrencée par l'apparition des pommes et des poires vendues très bon marché.

A partir du 20, cependant, les prévisions d'arrivages

étant restreintes, le marché s'améliore et les cours tendent à se raffermir. Prix aux ports : 52/66. Réalisations anormalement inférieures à celles de septembre.

Novembre. — La demande est très ferme en début de mois. Les arrivages prévus étant peu importants, les prix montent d'une manière exceptionnelle pour la saison.

Mais une violente vague de froid ralentit la vente de tous les fruits et provoque une chute catastrophique des cours. Prix au port : 95/53.

Décembre. — Mois très mauvais dans l'ensemble. Vente difficile partout. La fréquence et l'importance des arrivages dépassent largement les besoins de la clientèle et un mauvais temps prolongé aggrave la situation.

A partir du 20, avec l'approche des fêtes, la tendance se raffermi. Prix au port : 43/60.

UN COUP D'ŒIL SUR 1953

Avec un programme de propagande destiné à élargir nos possibilités de vente en France, et la perspective de conclure des marchés avec l'étranger, plus nombreux qu'en 1952 (en plus de nos clients habituels de Scandinavie, nous pouvons compter que l'Allemagne et le Maroc, d'une part, et l'Angleterre, peut-être, où la liberté vient d'être rendue aux marchés de la banane, mais où la situation des devises demeure difficile, consommeront de la banane camerounaise), nous pouvons espérer des exportations plus importantes pour 1953.

Nos prévisions dépendent évidemment, dans une large mesure de conditions qui échappent à notre contrôle :

— Situation des marchés européens, reflétant une plus ou moins grande saturation (en particulier : abondance des importations en Europe de bananes en provenance des Antilles ou d'Amérique du Sud) ;

— Pouvoir d'achat de la clientèle ;

— Conditions atmosphériques (plus spécialement en hiver) ;

— Importance de la production des fruits de saison.

Cependant, la dure leçon de l'année écoulée nous aura appris qu'il ne s'agit pas uniquement de produire de grandes quantités de bonne marchandise sans discrimination, et il ne faut pas se dissimuler que nos espoirs d'exportations dépendent pour une plus grande part encore, de nos possibilités d'expédier du fruit au printemps et au début de l'été, époques pendant lesquelles il faut à *tous prix* se placer sur

les marchés. Être capable de fournir des bananes durant cette saison devient, en effet, une question de prestige et le plus sûr moyen d'écouler notre production pendant la période où la demande est faible. Malheureusement, la période où il faudrait absolument être en mesure de fournir, coïncide pour nous avec celle des tornades, 1952 nous en a apporté une preuve particulièrement désastreuse. Les planteurs doivent savoir, cependant, qu'ils peuvent limiter les pertes influençant la répartition de leur production pendant les périodes où le marché est favorable par l'amélioration de certaines méthodes de culture (particulièrement œilletonnage et emploi des engrais).

L'année 1953 démarre avec la création de nouveaux organismes destinés à aider les producteurs :

— une « Caisse de Compensation » qui sera gérée par le Syndicat, vient d'être créée pour encourager les exportations à destination des marchés étrangers défavorisés. Cette caisse prévoit de rembourser les planteurs de la taxe de sortie, pour environ 5.000 t. d'exportations supplémentaires vers l'étranger, compensant les sacrifices consentis pour faire baisser les prix de la banane camerounaise sur les marchés en question ;

— d'autre part, la formation de « l'Union des Syndicats Professionnels Agricoles » du Cameroun, dont le S.D.I.B.C. a été chargé d'assurer le fonctionnement dans les débuts, va permettre aux agriculteurs de faire front d'une manière efficace contre les augmentations de toutes sortes — en particulier celles qui découleront de certaines applications du Code du Travail — qui guettent leurs corporations.

Nous signalons, pour terminer, l'importance essentielle pour l'industrie bananière camerounaise, d'une assistance de la part du Gouvernement, pour que le Cameroun ait sa juste part des quotas d'importation dans les nouveaux marchés qui pourraient être traités avec l'étranger. Sans cette certitude d'un coup de main sérieux, nos efforts de production et de vente risquent d'être fortement handicapés et c'est assez dire l'importance que nous y attachons.

Ainsi est-on raisonnablement en droit de penser que nos exportations de 1953 atteindront facilement 60.000 t. et d'espérer obtenir des résultats infiniment meilleurs qu'en 1952.

B. PENANHOAT,
Président du Syndicat
des Intérêts bananiers du Cameroun.