

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



Éléments pour une histoire de l'industrie bananière en Guadeloupe...

Jean-Claude Maillard

Number 9-10, 1968

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1044180ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1044180ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

ISSN

0583-8266 (print)

2276-1993 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Maillard, J.-C. (1968). Éléments pour une histoire de l'industrie bananière en Guadeloupe... *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (9-10), 85–106. <https://doi.org/10.7202/1044180ar>

Tous droits réservés © Société d'Histoire de la Guadeloupe, 1969

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

<https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/>

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

<https://www.erudit.org/en/>

Éléments pour une histoire de l'industrie bananière en Guadeloupe...

par

Jean-Claude MAILLARD

I. — 1920-1943 : ENTRE DEUX GUERRES (suite) *

LE PROBLEME DU FRET (1921-1939)

Si la desserte de la colonie par la Transatlantique ne semble pas avoir été toujours satisfaisante dans la période qui nous intéresse, c'était au premier chef, au détriment de l'industrie bananière dont l'essor était logiquement inséparable de la régularité et de la plus grande fréquence des liaisons. Qui, plus est dès 1929-1930, la multiplication des plantations et l'accroissement parallèle des tonnages disponibles pour l'exportation, avaient révélé avec évidence l'insuffisance quantitative du frêt consenti par la Transat et l'urgente nécessité de trouver à ce problème une solution.

Depuis 1921-1922, dès l'origine par conséquent, on avait pris l'habitude d'utiliser les services réguliers de la Compagnie transatlantique sur lesquels étaient embarqués à chaque passage un certain volume de fruits que les divers exportateurs se partageaient tant bien que mal. Le caractère peu rémunérateur de ce frêt, le peu d'intérêt alors porté par cette société au développement de l'exportation fruitière expliquent en grande partie que la place faite à la banane sur les navires ne se soit pas accrue à la mesure du succès ren-

* La première partie de cet article a été publiée dans le **Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe**, n° 8, deuxième semestre 1967, p. 43-59. Les numéros renvoient aux notes placées à la fin de l'article.

contré par le fruit sur le marché français. Au grand dam des intéressés qui, de plus en plus nombreux, devaient se partager un frêt à peu près stable.

La Transat, en position d'arbitrage, était finalement intervenue pour tenter de régulariser la situation et, en 1925, imposait pratiquement une organisation plus cohérente en ne reconnaissant que sept chargeurs comme les intermédiaires obligés de l'exportation¹. Par sa lettre du 16 novembre 1925, le Directeur général de la Compagnie pour les Antilles établissait ainsi les règles durables d'une répartition des tonnages à raison des 9/12 pour les « anciens » (Fissier, de Meynard, Cabre, Lignières) et 3/12 pour les « nouveaux » (Savry, Charneau, Bonnet). La même correspondance précisait en outre la place que l'on entendait faire à la banane sur les navires postaux :

Flandre	2.000 régimes, soit	1.000 caisses
Macoris	» » soit	1.000 caisses
Pellerin de Latouche ...	1.300 régimes, soit	650 caisses
Pérou	1.500 » soit	750 caisses
Porto-Rico	» » soit	750 caisses

Telles furent les conditions de l'exportation jusqu'en 1928. C'est pourquoi, bien avant le cyclone², on avait senti l'insuffisance des tonnages accordés et la nécessité d'élargir coûte que coûte les possibilités de l'exportation. Déjà, à plusieurs reprises, des efforts avaient été faits en ce sens sans que les résultats obtenus eussent jamais été véritablement convaincants. L'entêtement méritoire d'un Maurice Fissier à créer, malgré des échecs répétés, une société de transport spécialisée, est de ce point de vue bien caractéristique :

— En 1924, l'expérience du Frutis. On le sait, un fiasco ;

— En 1928, à la veille même de la catastrophe, la formation d'une « Société fruitière des Antilles françaises », la « Bana », qui fut parmi les premières victimes du cyclone et disparut à la veille d'entreprendre ses premières opérations³ ;

— En 1930 encore, nouvelle tentative et cette fois demi-succès, puisque deux voyages pourront être effectués avant que l'affaire ne périlite.

Le cyclone de septembre 1928 devait avoir, sur ce plan aussi, les effets les plus décisifs. Stimulée par les pouvoirs publics attentifs au redressement rapide d'une situation criti-

que, la Transat entreprit alors de rechercher une solution acceptable par l'exportation guadeloupéenne sans pour autant consentir encore à s'intéresser plus directement à un secteur d'activité où elle n'entendait pas s'engager par politique et qu'une situation financière délicate ne lui permettait pas d'ailleurs d'envisager sérieusement dans l'immédiat. En 1929, la Compagnie proposa ainsi de faire l'acquisition sur prestations allemandes de deux navires spéciaux qu'elle affecterait au transport des fruits guadeloupéens, opération suffisamment coûteuse pour que fut sollicité l'aval de la Colonie⁴. Le projet porté en conséquence devant la Commission coloniale n'y trouva guère de faveur parce qu'il eût, dit-on, abouti à détourner à l'avantage de cette société des fonds accordés à la Guadeloupe et que les navires qu'elle projetait de mettre en chantier en Allemagne avaient un tonnage excessif⁵, sans rapport avec la capacité réelle de la production. Renvoyé pour étude au Conseil Général en session extraordinaire, il y rencontra les mêmes objections. On suggéra cependant que le projet pouvait être maintenu sous une forme sensiblement différente : la Colonie achèterait elle-même, dans des conditions identiques, deux navires mais de tonnages plus faibles, 5 à 6.000 tonnes ; elle assurerait elle-même la gestion de ces unités ou pourrait éventuellement en confier l'exploitation à une compagnie de transport sans que fût d'ailleurs faite la moindre allusion à la Transatlantique. Ces propositions furent accueillies à Paris, on s'en doute, avec scepticisme mais on n'eut pas le loisir de relancer les négociations pour amener la Colonie à plus de souplesse, car, sur ces entrefaites, le plan Young vint se substituer au plan Dawes et la réduction considérable des annuités de prestation qu'il impliquait, mit un point final à un projet qui rencontrait par ailleurs l'hostilité des sociétés françaises de construction navale. Il avait cependant suscité en Guadeloupe une certaine animation dont témoigne en particulier la réunion, en août, à l'instigation de Fissier, d'un « Congrès de la banane » où avaient été activement discutées les propositions de la Compagnie.

L'année suivante les négociations devaient être reprises à la faveur de ce que l'on a appelé la « Mission Rondet-Saint ». Le directeur de la ligue maritime et coloniale fit en effet un séjour à la Guadeloupe au début de 1930 sous le prétexte d'une enquête sur la culture et l'extension de la banane⁶. Ce voyage fut aussi semble-t-il l'occasion de relancer

les conversations précédemment suspendues et d'essayer d'élaborer, en accord avec les intéressés une solution aux problèmes de plus en plus aigus de l'exportation fruitière. Ce fut un nouvel échec dont les conséquences imprévisibles valent d'être contées.

L'exportation guadeloupéenne était parvenue à la fin de 1927 à se rassembler en un syndicat unique des exportateurs et planteurs⁷ et ce groupement représentatif avait mené la négociation non sans que de graves désaccords y fussent apparus. Nous n'avons guère d'éléments pour traiter longuement de ce sujet, mais pour autant qu'une information lacunaire nous autorise à extrapoler les problèmes internes de la profession, — il semble que les tensions les plus graves soient nées principalement au lendemain du cyclône quand le succès de la culture bananière avait multiplié les planteurs de toutes tailles et que ceux-ci avaient marqué leur désir de participer eux-mêmes à la commercialisation des fruits. Or les premiers exportateurs étaient souvent des négociants achetant les régimes aux producteurs et valorisant ainsi ce qui n'était encore pour beaucoup qu'un sous-produit de leur exploitation. Ils avaient de ce fait établi très tôt leur monopole qui s'était trouvé consacré, on l'a vu, par l'autorité souveraine de la Compagnie transatlantique. Devant la menace donc d'une concurrence qui eût en partie privé ces intermédiaires de leurs fournisseurs habituels, les réactions durent être vives et, les querelles de personnes aidant, l'unité syndicale fraîchement acquise ne pouvait que s'en trouver profondément minée.

La « Mission Rondet-Saint » fournit le prétexte d'une rupture dont Fissier prit l'initiative, demandant brusquement la dissolution du syndicat et entraînant derrière lui le gros de l'exportation pour constituer en février 1930 le « Groupe bananier de la Guadeloupe général et central ». Il semble que ce groupe n'avait pas en fait renoncé à négocier avec la Transat et que la scission dont il était issu n'avait eu pour intérêt que de le débarrasser d'une opposition irréductible, hostile à toute entente avec cette société de navigation. Le bruit courut d'ailleurs bientôt qu'un accord était intervenu⁸ faisant au groupe Fissier une situation privilégiée dans le transport des fruits où ses adversaires qui étaient parmi les plus gros producteurs et chargeurs, voulurent voir un effort du négoce pour sauver, voire renforcer son ancien monopole. On objecta aussitôt que l'accord était unilatéral,

que le Groupement bananier n'était pas représentatif et l'opposition mobilisa encore ses agents politiques, le sénateur Bérenger et le député Graëve, pour faire échouer une tentative qui n'avait d'ailleurs pas les faveurs des ministères parisiens.



Force fut donc de rechercher en d'autres directions la solution du problème. Mais cette crise avait créé dans la profession une division durable et cette recherche devait en conséquence s'effectuer en ordre dispersé. Une quasi-unanimité s'était pourtant faite sur un point : il fallait, à défaut d'amener la société nationale à quitter sa réserve, rechercher soit en France, soit à l'étranger, une compagnie maritime offrant les meilleures conditions de transport et de conservation des fruits, les taux de frêt les plus avantageux et acceptant de venir relâcher dans les ports guadeloupéens pour y prendre des cargaisons complètes ou, au besoin, terminer ses chargements. Certains misaient encore sur les liaisons régulières de la Transat et s'efforçaient d'obtenir un accroissement des tonnages qu'elle acceptait habituellement sur ses navires ; mais les plus entreprenants cherchaient déjà ailleurs des avantages qu'elle ne paraissait pas en mesure de leur accorder. La chambre de commerce de Basse-Terre dans sa séance du 27 mai 1930 n'avait-elle pas adopté à l'unanimité la motion suivante : «... Vu les nombreuses irrégularités constatées dans le service de la C.G.T., attendu qu'il y a lieu de rechercher par tous les moyens la possibilité de porter remède à cette situation (la chambre de commerce), demande que des démarches soient faites auprès des compagnies de transport françaises voire même étrangères, afin de les intéresser à desservir les Antilles françaises. »

A même époque d'ailleurs, une société aussi puissante que la United fruit cy marquait un soudain intérêt pour la production guadeloupéenne dont la « Mission Mac Lealand » eut charge de sonder en un séjour de deux mois les possibilités (février-mars 1930). En avril de la même année on vit deux commissionnaires allemands séjourner dans l'île et passer des contrats avec quelques planteurs, amorçant ainsi un courant d'exportation sur Hambourg qui suscita bien des espoirs mais n'eut guère de lendemains⁹. Dans le même temps Fissier tentait sa troisième expérience et parvenait à effectuer deux envois à destination du Havre sur de petits fruitiers scandinaves affrétés. Mais c'est seulement dans les premiers

mois de 1931 que, à l'initiative de M. Roland-Chevillon de Marseille¹⁰, était établie la première ligne bananière régulière (et durable), utilisant les services de la Leyland line, compagnie britannique dont les navires desservant la Colombie venaient compléter au passage leurs cargaisons dans le port de Basse-Terre.

C'est ainsi que plus de 30 % du tonnage exporté qui, dès 1930, échappait à la Compagnie générale transatlantique¹¹. Atteinte dans ce qui avait été jusque-là son monopole, stimulée par les services publics inquiets de cette offensive étrangère mais encore incapable financièrement sans doute de faire l'effort d'équipement que l'on attendait d'elle et probablement peu désireuse de se lancer dans une aventure qui paraissait à ses dirigeants toujours incertaine, la Transat réagit mollement à la menace. En avril 1930, elle augmentait les tonnages banane sur ses paquebots postaux¹² ; puis elle accrut la place qu'elle faisait aux fruits sur ses cargos qui depuis 1928 relâchaient à Basse-Terre, acceptant même alors les chargements en pontée¹³. La commotion avait été suffisante pour faire sortir la vieille société de sa réserve sans la convaincre véritablement de modifier sa politique¹⁴.

Les ministères parisiens ne s'étaient pas désintéressés de la question mais leurs interventions dans ce domaine étaient restées jusque-là bien platoniques. Sans doute à la fin de 1927, un avenant à la convention signée en avril avec la Transat avait-il stipulé l'obligation pour la Compagnie de prévoir dans l'avenir sur les paquebots qu'elle destinerait à la ligne des Antilles un aménagement spécial susceptible d'accueillir un millier de régimes à chaque traversée ; sans doute Paris avait-il cautionné les propositions de la C.G.T. d'achat sur prestations allemandes, avait-il suivi les négociations engagées entre la société de navigation et l'exportation guadeloupéenne et déploré l'état d'anarchie né de leur rupture définitive, — mais en aucune façon l'autorité centrale n'avait accepté jusque-là de peser dans la balance. Tout au plus, à l'échelon local, le Gouverneur suivait-il d'assez près les péripéties d'une aventure qui restait purement commerciale. Tout changea semble-t-il quand, à l'initiative des exportateurs s'introduisit en Guadeloupe la concurrence étrangère, quand on vit surtout relâcher à Basse-Terre les bananiers de la Leyland¹⁵ puis de la United fruit (1931-32). Il est vrai qu'entre temps avait été élaborée une législation protectrice de la banane et que dans les circonstances économiques que

l'on sait il devenait logique d'accorder à la flotte marchande nationale des avantages analogues. D'où l'intérêt nouveau porté à la question à partir de 1932 et la série des mesures législatives prises de 1933 à 1935 favorisant le pavillon dans le même temps où se constituait enfin, les choses sont liées, une flotte bananière française.

On avait pu espérer, au début de 1932, quand la Martinique avait réglé pour son propre compte le problème de son fret, qu'il serait possible de faire coup double en amenant les deux îles à entrer dans une même combinaison. En avril 1932 en effet, la « Fruitière antillaise » qui assurait ici la totalité de l'exportation¹⁶ avait envisagé d'affrêter pour ses besoins propres deux navires isothermes. La garantie de la Banque de la Martinique ayant été exigée, celle-ci estima devoir prendre à sa charge les contrats avec l'aval de la Colonie sur les fonds libres de son compte spécial conformément au décret du 11 février de la même année¹⁷. La concentration de l'exportation aux mains d'une seule société avait considérablement facilité les choses. Cependant, quand la Banque de la Martinique passa contrat avec la Lauritzen, elle avait d'abord pensé affrêter non pas deux mais trois navires qui auraient ainsi desservi les deux îles, chacune recevant la moitié du fret et assurant la moitié de la garantie sur son propre compte spécial¹⁸. Mais la démarche entreprise par son directeur échoua car il fut impossible d'obtenir de la profession guadeloupéenne le regroupement qui seul eut permis à l'administration des deux territoires de s'entendre pour une répartition équitable des charges de garantie¹⁹. Le gouverneur ne put donner son accord et la Guadeloupe manqua une chance exceptionnelle de régler définitivement une grave question.

Au milieu de 1932 l'anarchie de l'exportation était donc à son comble :

— La Compagnie générale transatlantique n'assurait qu'une partie des transports sur paquebots ou cargos ; elle venait cependant d'affrêter un navire réfrigéré, le *Ulla* de la société Lauritzen, première ébauche d'une flotte bananière ;

— A ses côtés, le groupe Cabre-Lignières (Coopérative fruitière de la Guadeloupe depuis le 1^{er} juin 1932), exportant essentiellement ses fruits sur Bordeaux, exploitait deux navires simplement ventilés, le *Cadmus* et le *Gundersen*, affrétés jusqu'à la fin de l'année ; mais la longueur du trajet à parcourir était excessive pour la meilleure conservation du fruit

dans ces conditions et les chargements insuffisants rendaient l'opération financièrement discutable ; on projetait pour 1933 l'affrètement de navires réfrigérés ;

— La Fruitière antillaise développant ses activités en Guadeloupe (Société fruitière guadeloupéenne née en 1932 ou groupe Moynac-Fissier) avait d'abord pensé utiliser pour ses opérations les navires affrétés par la Martinique, mais vu le coût des détournements avait préféré louer les services d'une unité supplémentaire ;

— La Leyland line continuait à charger en Guadeloupe (pour le compte de la Banane antillaise française ou groupe Chevillon) 8 à 10.000 régimes par quinzaine et venait, depuis septembre, d'étendre ses activités au port de Pointe-à-Pitre ;

— La Elder an Fyffes enfin, nouvelle venue, enlevait pour son compte hebdomadairement 6.000 régimes sur les navires détournés de la « Great white fleet » desservant l'Amérique centrale et les Grandes Antilles.

Soit, selon les sources administratives, un gaspillage exceptionnel puisque la capacité globale du transport pouvait être évaluée à environ 164.000 régimes par mois quand les services agricoles de la Colonie estimaient la production pour la période septembre-décembre 1932 à moins de 90.000 régimes²⁰. A cette mauvaise utilisation des navires s'ajoutait d'ailleurs l'anarchie des rotations qui, interférant dans les ports métropolitains avec les envois de Guinée et de Martinique provoquaient une variabilité excessive des cours qui faisait en dernier ressort le jeu de la concurrence étrangère.

Il apparaissait plus que jamais nécessaire de mettre fin à ces désordres préjudiciables à tous, en contraignant au besoin la profession à se grouper au sein d'une coopérative unique placée par précaution sous contrôle administratif. Ce sera chose faite en février 1933 quand sera créé d'autorité « l'Association à forme coopérative des producteurs de bananes de la Guadeloupe » à laquelle se rallieront bien vite les hésitants surtout quand on aura décidé, en juin 1933, de subordonner le paiement de la prime à l'adhésion des intéressés.



Parallèlement les problèmes du transport trouvaient progressivement leur solution. Dès le mois d'août 1932, après que l'Etat eut promis d'avancer les fonds nécessaires, la Compagnie générale transatlantique avait proposé de créer une flotte bananière pour les besoins de la Guadeloupe et de la

Martinique et d'acheter à cette fin trois navires britanniques ²¹ qu'elle devait aménager. En attendant de réaliser ce projet, elle procédait à divers affrètements et reprenait peu à peu à son compte les contrats passés par certains exportateurs avec l'étranger. Seule la société fondée par Roland-Chevillon, prenant prétexte de l'insuffisance de la capacité des unités exploitées par la Transatlantique continua quelque temps encore ses exportations sur les navires de la Leyland. Le recours inévitable dans tous les cas à l'armement étranger mit l'exportation guadeloupéenne dans une situation embarrassante quand le paiement de la prime eut été, en août 1933, subordonné au transport sous pavillon français. Des dérogations durent donc être accordées sans limitation de durée d'abord puis voyage par voyage à partir d'octobre et par l'intermédiaire de l'Association des producteurs qui venait de naître.

A la fin de 1933 ²², la Compagnie transatlantique exploitait sur la ligne des Antilles sept navires bananiers dont trois seulement battaient pavillon français (Grande-Terre, Petite-Terre et Basse-Terre). Dans le courant de 1934 le nombre des unités lui appartenant en propre passait à cinq puis à huit en décembre 1935 soit une capacité annuelle de 60.000 tonnes.

	long.	Tjb.	Port en lourd	Capacité cub.	Vitesse (nœuds)
Grande-Terre .	84,25	1.920	2.458	2.745	12,5
Petite-Terre ..	81,93	1.643	2.267	2.342	13
Basse-Terre ..	80,90	1.555	2.365	2.430	11
Caravelle	80,70	1.840	2.200	2.830	12,6
Martinique	83,35	1.840	2.145	2.940	12,8
Allier	99,24	4.087	2.400	4.200	17
Ardèche	99,24	4.087	2.400	4.200	17
Guyane	88,45	1.794	2.560	3.600	14

Les mesures administratives de 1933 tendant à réserver à l'armement français le bénéfice de l'exportation d'un fruit protégé ayant contraint la Leyland à renoncer à relâcher dans les ports guadeloupéens, la Transat avait retrouvé le monopole d'un trafic dont elle avait réalisé entre temps l'importance. Mais les exportateurs purent bientôt constater que la concurrence éliminée, la société revenait à d'anciens errements. Écoutons encore les griefs de la profession. « Tout le monde

sait que pendant bien longtemps la Compagnie générale transatlantique a tout fait pour décourager nos exportateurs de bananes. Ce trafic ne l'intéressait pas²³. Elle s'est décidée à s'en occuper lorsqu'elle a vu deux puissantes lignes étrangères venir prendre nos fruits et enlever plus des deux tiers d'un frêt qui dépassait déjà 4.000 tonnes pour l'année 1931... Stimulée par l'administration, pressée aussi par les démarches de nos représentants, la C.G.T. s'est décidée à certains efforts pour remonter la concurrence étrangère. Sa tâche vient d'être facilitée par la loi récente qui, en accordant la prime à l'exportation aux seules marchandises transportées sous pavillon français, lui assure le monopole du trafic bananier entre les Antilles françaises et la métropole. La C.G.T. a maintenant partie gagnée. Dès lors elle recommence aussitôt ses fantaisies. Elle ne peut même pas à un jour près fixer des dates de passage à ses bateaux.

Le mois dernier le vapeur *Erna* est d'abord annoncé pour le 22 septembre puis pour le 20. Quand la coupe des bananes à emballer, qui est faite au moins cinq jours d'avance, est commencée, le représentant local de la compagnie avise d'un nouveau contre-ordre. *Erna* arrivera le 24 seulement. En fin de compte et comme pour justifier toutes les tergiversations, *Erna* arrive le 19 septembre... mais ne charge que le 23. Nous laissons à penser les légitimes mécontentements des planteurs... Voici plus. Les bateaux bananiers de la C.G.T. touchent maintenant chaque semaine le port de Pointe-à-Pitre où ils chargent de 4 à 6.000 régimes. Depuis lors les bateaux de la Leyland ne touchent plus ce port et font à Basse-Terre le plein de leurs chargements. Les chargeurs de la Grande-Terre ne peuvent donc plus compter que sur le frêt de la C.G.T. Eh bien cette compagnie vient de décider que le bateau attendu le 2 novembre ne touchera pas Pointe-à-Pitre; de plus il n'accordera aux chargeurs de Basse-Terre que la moitié du cubage qui leur est ordinairement réservé... »

On constate que malgré le temps écoulé ressurgissent les mêmes griefs²⁴ : l'irrégularité des passages, l'imprévisibilité des chargements ; le taux du fret aussi qui, à tort ou à raison, paraissait toujours excessif comparé à celui pratiqué par les compagnies concurrentes et qui, maintenant que l'on n'avait plus à craindre les sociétés rivales, devait au 1^{er} mars 1934 bondir de près de 30 % sous prétexte de déficit d'exploitation²⁵. La protestation des intéressés, les interventions des parlementaires antillais, la déflation entreprise par le gou-

vernement Laval pour lutter contre la crise, ramenèrent finalement le fret à 0,65 centime le kilo, taux qui parut encore excessif pour le service offert. Car l'insuffisance des premiers navires était rapidement apparue. Trop lents, équipés d'installations frigorifiques désuètes, ils déchargeaient trop souvent dans les ports métropolitains des cargaisons avariées à 50, 80 voire 100 % et rattrapés en route par les unités plus modernes et plus rapides, perturbaient la régularité des arrivages aggravant ainsi l'instabilité des cours²⁶.

Certains, en Guadeloupe, avaient été tentés de rechercher les avantages de sociétés concurrentes fût-ce en renonçant à une prime qui ne compensait même pas le coût plus élevé du transport ; mais c'est de Martinique que vint la menace la plus sérieuse avec la création en 1935 de la Compagnie des transports isothermes qui prévoyait de mettre en service trois motor-ships les premiers « Fort »²⁷. La Transat avait senti le danger. Elle organisa aussitôt la résistance abaissant soudainement le prix de son fret à 0,45 en décembre, en s'efforçant encore de contrarier de plusieurs façons les débuts de l'adversaire. Le résultat fut évidemment la prompte absorption de la C.T.I. mal armée pour la lutte et la prise en charge de l'exploitation des trois navires qui vinrent très opportunément renforcer le potentiel de la compagnie. Le fret put alors retrouver son niveau normal passant même à la fin de 1936 de 0,60 à 0,70. Cette nouvelle augmentation n'avait pourtant été acceptée par la Coopérative administrative qu'en contrepartie de l'engagement pris par la Transat d'éliminer ses unités les plus anciennes et les plus lentes dans le courant de 1937, à commencer par le Basse-Terre, et de se conformer aux recommandations de la Commission consultative des frets qui avait émis le vœu que ces navires fussent remplacés par des bateaux modernes ayant même vitesse et même capacité que les « Fort ».

Les engagements furent tenus. 1937 et surtout 1938 virent ainsi le plus vaste renouvellement de la flotte que l'on ait pu souhaiter : six navires furent mis en service dans la seule année 38. Au 1^{er} septembre 1939, le transport de la banane à destination de la Métropole mobilisait 26 navires frigorifiques totalisant un peu plus de 87.000 tonnes. L'âge moyen était inférieur à quatre ans ; les unités les plus récentes pouvaient atteindre 14 et 15 nœuds ; la capacité globale du transport, quelques 200.000 tonnes, était largement suffisante pour des importations qui dans la dernière année nor-

male avaient avoisiné 180.000 tonnes. Sur ces 26 navires, 14 desservaient les Antilles : 12 armés par la Compagnie d'armements maritimes filiale de la Compagnie générale transatlantique étaient affrétés à la société-mère ; deux autres construits par l'Etat²⁸ étaient gérés par la Société générale des transports maritimes à vapeur et exploités aussi par la Transat. Sept avaient un an et moins, cinq de deux à trois ans ; *Marigot* et *Caraïbe* étaient des cargos transformés.

	Année ²⁹	Jauge brute	Vol. frigo. utile
Barfleur	1938	3.259	4.620
Belain d'Esnambouc	1939	2.955	4.580
Caraïbe	1935	4.048	4.200
Esterel	1938	3.100	4.250
Fort-de-France	1935	4.279	5.300
Fort-Richepanse	1935	3.485	5.300
Fort-Royal	1935	3.485	5.300
Guadeloupe	1936	2.676	5.300
Guyane	1935	1.794	3.600
Marigot	1935	4.047	4.200
Maurienne	1938	3.259	4.620
Quercy	1938	3.043	4.100
V. Schoelcher	1938	4.300	5.400
Ch. Plumier	1938	4.200	5.400

L'ORGANISATION DE L'EXPORTATION (1921-1939)

Dans le même temps où le problème du fret évoluait peu à peu vers sa solution, l'exportation cherchait à s'organiser pour affronter le marché national dans les meilleures conditions. Nous avons vu que jusqu'en 1929 elle était le fait de quelques pionniers groupés en un syndicat auquel, depuis 1925, la Transat avait pratiquement accordé un monopole des chargements. Une telle organisation qui groupait des commerçants, comme Fissier, et des producteurs qui s'étaient intéressés très tôt à l'exportation des fruits, apparut singulièrement étroite quand la culture bananière connut à la faveur du cyclone le succès que l'on sait et que le cercle des intéressés

à la nouvelle spéculation se fut élargi. Nous avons dit les conséquences de la mission Rondet-Saint et l'éclatement du syndicat primitif qui en résulta. Plusieurs « groupes » virent alors le jour. Le Groupe Fissier d'abord, qui prit l'initiative de la dissolution et devint, en février 1930, « Groupement bananier de la Guadeloupe général et central ». Rapidement étoffé, il parvint à rassembler une part importante de l'exportation sans pouvoir prétendre cependant représenter valablement la profession puisqu'il laissait en dehors quelques très gros producteurs et chargeurs. Ceux-ci devaient à leur tour se rapprocher dans le courant de 1932 pour constituer une « Société coopérative » plus couramment désignée par les noms de ses principaux fondateurs « Groupe Cabre-Lignières ». Il va sans dire que les divergences d'intérêts commerciaux existant entre ces deux pôles de la profession contribuèrent à rendre plus difficile les solutions aux problèmes essentiels. Il faudra attendre en fait 1934, mais les conditions auront profondément changé entre temps, pour que s'opère une réconciliation et se constitue un « Syndicat « Bananes » Guadeloupe » unissant les organismes précédents³¹.

La situation avait en effet considérablement évolué. Rappelons les étapes essentielles :

— Le principe d'une protection admis, le contingentement des fruits étrangers avait été imposé et la loi de janvier 1932 avait contribué à encourager le développement de la production (taxe, fonds spécial).

— Elle s'efforçait aussi d'inciter les producteurs à la qualité en subordonnant le paiement de la prime au respect des « règles locales du conditionnement » (décret d'application du 11-2-1932). Elles restaient à définir. En mai 1932 était institué une commission chargée de régler ce problème et en décembre 1932 un arrêté gubernatorial avalisait le résultat de ses travaux.

— L'obligation faite à partir de 1933, et de plus en plus fermement, d'utiliser l'armement national, la mise en service progressive d'une flotte bananière battant pavillon français, avaient bientôt fait de la Compagnie générale transatlantique l'unique intermédiaire par élimination des concurrents étrangers (Leyland, United fruit Cy). La division de la profession apparut alors le principal obstacle à l'organisation et la rationalisation de l'exportation de façon à assurer la meilleure utilisation des navires et la rentabilité de l'investissement consenti³². Devant la quasi-impossibilité d'amener les

intéressés à s'entendre, la solution la plus raisonnable parut de rassembler par un acte d'autorité la totalité des planteurs dans une association capable de négocier les contrats de fret et de les représenter dans le dialogue nécessaire et permanent de la production et du transport. C'est ainsi que le gouverneur Choteau fut amené à créer, en février 1933³³, à la demande d'ailleurs de certains planteurs de Saint-Claude, « l'Association à forme coopérative des producteurs de la Guadeloupe »³⁴, et à compléter cette importante initiative par diverses mesures propres à convaincre les hésitants. Parmi celles-ci, la décision en juin 1933 de subordonner le paiement de la prime à l'adhésion de l'intéressé à ce groupement, fut des plus efficaces. Il est inutile de préciser que ces obstacles répétés à la « liberté du commerce »³⁵, que devait bientôt couronner la loi Tasso (1935), furent assez mal appréciés des exportateurs qui ne se résignaient pas à payer de ces contraintes l'avantage d'un marché réservé.

Cette période de mise en route de la nouvelle spéculation en Guadeloupe est aussi celle, en France, de la conquête du marché. Elle prend fin en 1937 avec les dernières importations étrangères, mais dès 1935 les colonies avaient assuré plus de 50 % des besoins nationaux³⁶.

Avec les années 1936-37 s'ouvre en effet une nouvelle période. C'est l'époque où, à l'initiative des services agricoles, s'organisent les petits producteurs et se multiplient les coopératives. Au début de 1938 une dizaine d'entre elles avaient adhéré à l'Association des producteurs de bananes. Après la réforme des statuts de 1939, la Fédération des sociétés coopératives, créée en mars, regroupait treize organismes de ce type qu'elle représentait au sein de l'Association.

Depuis 1932 aussi, la situation avait profondément évolué et les dernières importations étrangères avaient rendu partiellement inutile l'appareil législatif mis en place au temps où la production coloniale était balbutiante et les fruits nationaux entamaient une lutte difficile pour s'imposer sur le marché français. La loi de juillet 1937 « sur la sauvegarde de la production bananière », le décret d'application de décembre de la même année, eurent donc pour tâche essentielle d'adapter la législation antérieure à une réalité nouvelle. Il n'était pas question bien sûr de revenir sur la protection globale du marché ou de la flotte mais il paraissait maintenant beaucoup moins nécessaire de soutenir directement la production et l'on préféra, après réduction de la

taxe, modifier l'utilisation des fonds ainsi dégagés pour les consacrer à l'amélioration progressive du circuit commercial. La taxe était donc ramenée à 5 centimes le kilo pour les fruits frais et supprimée pour les fruits desséchés et farines. Le produit de ce prélèvement devait être comme auparavant réparti au prorata des quantités exportées dans l'année précédente, et non pas ristourné directement au producteur mais consacré à des tâches collectives : la propagande, l'organisation de la vente sur les marchés métropolitain et extérieur ; l'amélioration des conditions de la production, du stockage, du transport maritime ou terrestre ; des prêts et subventions aussi mais destinés aux seuls organismes coopératifs de production, de vente ou de transformation des fruits³⁷ ; des primes de qualité enfin, au groupement coopératif par exemple ayant respecté au mieux les règles du conditionnement et livré les plus beaux fruits, ou au navire ayant assuré dans l'année le transport avec le plus de régularité et le moins d'avaries. On renonçait en bref à soutenir directement la production pour encourager désormais l'organisation professionnelle, la coopération, la qualité et l'efficacité³⁸. Et le climat d'optimisme des dernières années 30 quand la reprise des importations nationales laissait augurer un bel avenir aux fruits coloniaux devenus maîtres du marché, fit aisément accepter ces mesures. Il faudra l'éclatement du conflit mondial pour que les difficultés de l'exportation dans le deuxième semestre de 1939 fassent regretter ce régime de protection : « Le marché de la banane est devenu tellement hasardeux du fait de la guerre, qu'on est en droit de solliciter le retour au régime antérieur »³⁹ !

1937 et 1938 voient s'élaborer un nouvel ensemble de règles concernant le conditionnement des fruits. Les normes primitivement établies par le décret d'octobre 1937 seront reprises une première fois en décembre puis en mars 1938 et partiellement révisées encore dans les mois qui suivirent⁴⁰. Le rôle du service du conditionnement ira d'ailleurs croissant et culminera avec les premiers mois de la guerre quand l'impossibilité d'exporter la totalité de la production, les problèmes de l'acheminement rendront plus que jamais nécessaire la stricte sélection des régimes envoyés. Dans les instructions du ministre des Colonies de décembre 1939 visant à organiser l'exportation dans la période de la guerre, un rôle éminent sera dévolu au chef du service du conditionnement à qui sera confié la direction du groupement unique d'exportation com-

me la direction de la Fédération des coopératives. Il va sans dire que les relations avec la Métropole de plus en plus difficiles et l'interruption de l'exportation en 1941 limiteront rapidement la portée de ces décisions dictées par les seules circonstances.

(A suivre)

Jean-Claude MAILLARD.

NOTES

1. D'après M. Fissier, président du Groupement bananier de la Guadeloupe, un « Rapport succinct sur les nécessités de transport devant permettre d'arriver à l'exportation régulière et méthodique de la banane Guadeloupe vers la métropole » (13 mars 1931) établi à la demande de l'Union générale des intérêts économiques de la Guadeloupe, section de Basse-Terre, et adressé aux ministères de la Marine marchande et des Colonies.

2. La réduction sensible de l'exportation à la veille du cyclone ou si l'on préfère son plafonnement (1.431 t. en 1926 ; 1.335,7 en 1927), est imputée à l'époque aux seules difficultés des exportateurs à trouver de la place sur les paquebots de la Transat (c. « Revue agric. de la Guad. », troisième année, n° 13, sept. 1928). Les débuts de l'exportation martiniquaise (1926) avaient amené cette société à partager entre les deux îles un fret jusque-là réservé à la seule Guadeloupe.

3. A l'occasion du cyclone de septembre, les Chambres avaient voté une subvention extraordinaire de 100 millions pour aider à réparer les dégâts. En octobre 1928, la société demanda donc au directeur général de la marine marchande une assistance financière. Elle la justifiait ainsi : parer aux insuffisances de recettes des deux vapeurs qu'elle devait affecter au transport des fruits pendant la période de reconstitution des bananeraies. La demande fut rejetée par la commission de répartition et la « Bana » n'effectua aucun envoi.

4. Huit millions de marks-or, 48 millions de francs-papier !

5. 13.000 tonnes, 5.000 m.c. Dans une lettre au ministre des Colonies Maginot en date du 5 juin 1929, le sénateur Bérenger et le député Graëve, co-signataires, écrivaient : « La Guadeloupe veut des cargos fruitiers à elle ou tout au moins pour elle, qui soient à sa taille, à ses besoins, à ses desseins et non à ceux d'une compagnie de navigation privée quelle qu'elle soit ou puisse être. »

6. En 1930, les services agricoles estimaient la superficie des cultures bananières à 300 ha à Baillif, 500 à Gourbeyre, 650 à Saint-Claude et 800 à Trois-Rivières, soit 2.250 ha, le plus souvent en cultures mélangées (café-banane), pour la zone alors intéressée à l'exportation, centrée sur Basse-Terre.

7. Sa première réunion eut lieu le 6 décembre 1927. Président : Louis Cabre ; vice-président : Roger Lignièrès ; secrétaire : Maurice Fissier ; trésorier : Marcel Pillet ; membres : Jules Charneau, Maurice Savry, Ernest Bonnet, Louis de Meynard.

8. Mention dans le « Nouvelliste » du 22 avril 1930 puis à nouveau dans la livraison du 26 juillet. Il semble que le groupe Fissier-Gauguin d'accord avec Rouillard, acheteur et affréteur, ait eu l'idée d'affréter un navire et peut-être deux à condition que la C.G.T. accepte de réduire ses chargements sur paquebots postaux à 150 m.c. et de renoncer à ses cargos. La Transat peu soucieuse de développer les transports fruitiers aurait prêté une oreille complaisante à ce projet.

9. Les rapports avec l'Allemagne furent noués par l'intermédiaire de l'attaché commercial à Hambourg. Le groupe Fissier déconseilla à ses adhérents de passer contrats ; le groupe Cabre-Lignièrès par contre exploita cette possibilité d'exportation.

Un voyage d'essai avait été prévu. Les régimes ayant 6 à 9 mains étaient acceptés ; le transport restait aux risques et périls de l'expéditeur ; le paiement aurait lieu après vente, tous frais déduits. Au cas de réussite (85 % de la cargaison en bon état) les planteurs s'engageaient à livrer au transporteur toute leur production à un prix fixé au contrat, fonction de la taille du régime et payé à l'embarquement à Basse-Terre. Le premier voyage devait avoir lieu trois mois au plus après l'essai puis de mois en mois. Le contrat avait une durée de deux ans et était renouvelable. Le prix d'achat qu'il prévoyait n'était fixé que pour une durée de deux ans ; par la suite des modifications étaient prévues en fonction des cours.

Ce voyage d'essai eut lieu en juillet. Le navire était un frigorifique danois de la East Asiatic line : « Amerika » ; sa destination : Hambourg. Il emporta 7.200 régimes et les débarqua quinze jours plus tard à destination. Ce fut un succès. Les envois réguliers commencèrent en août avec le « Frida Horn ». Deux autres voyages eurent encore lieu. On dut ensuite renoncer. Pour les tonnages ainsi transportés, voir la note 12 : Exportations de la Guadeloupe en 1930.

10. En fait M. Roland-Chevillon avait de plus vastes projets : développer les expéditions de fruits vers Marseille sur des navires de la Société des transports maritimes à vapeur ; installer à Pointe-à-Pitre un frigorifique et créer un service de ramassage des fruits. En attendant la construction des murs de quai, les chargements se firent par Basse-Terre ; Pointe-à-Pitre sera fréquenté à partir de 1932. Les premières expéditions furent effectuées vers Le Havre.

Après 1930 (Kervégant 1935), l'importation bananière française se concentre sur les six ports suivants : Dieppe (Fred Olsen - Canaries), Le Havre où Elder and Fyffes s'installe en 1931 au quai Rochambeau (C.G.T., E. and F., Lauritzen, Leyland - Amérique centrale et Antilles), Nantes (Cie des transports maritimes de l'A.O.F. au quai Saint-Louis ; Lesage et Fred Olsen au quai des Antilles - Canaries et Guinée), Bordeaux (C.G.T. pour les Antilles ; Fred Olsen pour les Canaries ; C.T.M. et Lauritzen pour la Guinée), Marseille (Fabre et Fraissinet - Guinée) et Sète.

Importations métropolitaines 1937 et 1938 (en tonnes ; toutes provenances) :

	Dieppe	Rouen	Le Havre	Nantes	Bordeaux	Marseille	Sète
1937	41.390	42.845	28.081	17.528	16.132	22.011	1.613
1938	54.296	39.363	29.363	18.923	15.855	23.943	1.150

En 1938 (Aries et Cadillat 1944), trois ports importaient ainsi 67 % du tonnage : Dieppe 30 %, Rouen 22 %, Le Havre 15,5 %. Bordeaux et Nantes faisaient 18,7 % du trafic, Marseille et Sète 13 %.

L'arrêté du 5 juillet 1938 a fixé définitivement la liste des ports

bananiers français à 7. Plus Alger-Oran : importations 1937 4.396 tonnes ; 1938, 4.574 t. (3.534 pour Alger, 1.040 pour Oran) et Casablanca (importations 1938, 532 t.).

11. 39 % pour le premier semestre de 1931 (Leyland : 1.664 tonnes sur 4.290). Dans le courant du premier semestre 1932, l'apparition de la Elder and Fyffes dans les ports guadeloupéens fit passer ce pourcentage à 43 % (1.660 tonnes sur 3.847). La Fyffes effectua son premier voyage, à titre d'essai, le 11 avril (2.094 régimes sur Le Havre) pour le compte de sa filiale française, la Compagnie des bananes (St-Ouen). Pour le premier semestre 1933, la part du pavillon étranger excéda les 50 % (4.111 tonnes sur 7.626 dont 3.298 pour les navires anglais).

12. Guadeloupe 1.055 m.c. ; Cuba, 1.870 ; Pérou, 327 ; Pellerin de Latouche, 420 ; Flandre 422.

13. A certaines époques seulement de l'année, c'est-à-dire à la belle saison ; l'emballage en caisses alors usité permettait ce type de chargement.

14. Exportations de la Guadeloupe en 1930 (d'après M. Fissier) :

— Courriers postaux Transat	48.326 régimes	
— Vapeurs de charge Transat	36.609 régimes	
— Vapeurs déroutés par		
MM. Cabre et Lignières	33.489 régimes	
soit : Amerika (jt.)	7.568 régimes	143 t.
Frida Horn (août)	8.030 régimes	149 t.
Amerika (nov.)	12.730 régimes	240 t.
Heins Horn (nov.)	5.161 régimes	100 t.
— Fruitières scandinaves affrétés par		
M. Fissier, soit :	28.129 régimes	
Jose (oct.)	14.647 régimes	175 t.
Juan (nov.)	13.482 régimes	162 t.

15. C'est, d'après M. Buffon, en mars que commencèrent les chargements sur les navires de la Leyland : le 20 mars, le « Darian », le 25 avril, le « Daytonian », etc... Le 27 avril 1931, lettre était adressée par le ministère des Colonies à la direction générale de la Compagnie Transatlantique à Paris, attirant son attention sur la participation au transport des bananes des Antilles, d'une compagnie de navigation étrangère et demandant quelles mesures elle comptait prendre pour éviter l'ingérence d'armements étrangers dans un trafic entre les colonies et la métropole. Voici la réponse de M. Thillier, en date du 4 mai 1931. Elle nous éclaire sur l'attitude de la C.G.T. à l'égard du transport des fruits antillais.

« Notre Compagnie a toujours suivi avec le plus grand intérêt le développement de ce trafic, et nous pouvons vous assurer que nous nous sommes toujours efforcés de seconder, dans toute la mesure de nos moyens, les exportateurs soit en mettant à leur disposition sur nos paquebots postaux le maximum de capacité utilisable pour le transport de ces fruits, soit en acceptant le transport par nos vapeurs de charge sur lesquels nous offrons aux chargeurs un moyen d'acheminement qu'ils n'ont du reste pas hésité à utiliser dans ces derniers temps ; et nos vapeurs « Caraïbe » arrivé le 25-1, « Californie » arrivé le 11-2, « Carbet » arrivé le 17-3 et le « Saint-Jean » arrivé le 29 avril, ont pu assurer l'acheminement sur Bordeaux d'un tonnage intéressant de bananes.

Nous notons que, s'agissant d'opérations commerciales, l'Etat ne peut envisager aucune subvention pour faciliter l'exportation par navires français, des bananes des Antilles françaises ; or, le transport d'un contingent de bananes tel que celui que vous avez voulu nous signaler comme embarqué sur le vapeur anglais « Darian » exige des installations spéciales que ne comporte aucun de nos vapeurs pour leur

permettre de prendre en un seul voyage des tonnages de bananes de 8.000 régimes, comme le « Darian », entraînent des dépenses par trop considérables pour que nous puissions les prendre à notre charge.

La mise en service de vapeurs aménagés spécialement pour le transport des bananes et assurant des départs réguliers entre les Antilles françaises et la métropole, comporte des frais d'installation extrêmement élevés. Comme vous le comprendrez, nous devons avoir la certitude de trouver une rémunération de notre effort, surtout au début, en attendant que les plantations soient en plein rapport. Dans la situation actuelle, il ne nous est pas possible d'engager seuls les dépenses nécessaires et nous vous confirmons, comme nous vous l'avons dit à plusieurs reprises, que si la colonie est disposée à nous apporter son concours, sous la forme d'avances couvrant les frais de transformation, avec, en plus, des garanties de tonnages et de règlement à recevoir des chargeurs, nous sommes à l'entière disposition de vos services pour étudier une formule définitive... »

Cette lettre, transmise à fin d'examen au Conseil général de la Guadeloupe figure dans le recueil de ses délibérations de 1931.

16. A propos de la Martinique, ces lignes dans Kervégant, 1935, pages 517-518 :

« L'exportation débuta vers 1907, année où la Compagnie générale transatlantique aménagea sur deux de ses courriers faisant la ligne des Antilles des cales réfrigérées en vue du transport des fruits ; trois ans plus tard, la même compagnie mit en service deux autres bateaux comportant également quelques cales réfrigérées. Malheureusement l'indifférence relative des planteurs ne permit pas d'avoir un fret suffisamment important : de 203 quintaux en 1907, le chiffre atteignait seulement 2.040 quintaux en 1910. Ces navires ayant été coulés ou transformés pendant la guerre, quand ils voulurent reprendre l'exportation à partir de 1923 ils durent utiliser les cales simplement ventilées des courriers de la Compagnie générale transatlantique laquelle rendue méfiante par son expérience d'avant-guerre se refusa à faire des aménagements spéciaux. Les cargaisons arrivant fréquemment en mauvais état surtout en hiver, l'extension des cultures se vit pendant longtemps arrêtée.

L'établissement d'une industrie culturale nouvelle s'imposait cependant de jour en jour. La loi sur le contingentement des rhums vint frapper d'un droit de douane prohibitif les alcools introduits des colonies françaises au-delà d'un certain contingent annuel et par suite contraria l'extension de la canne à sucre qui constituait pratiquement une monoculture. D'autre part, une surproduction de rhum associée à une politique de spéculation chez certains négociants de la métropole provoqua l'effondrement des cours de cette eau-de-vie. Il devenait donc urgent, tant pour les agriculteurs non contingentés à qui l'exploitation de la canne était pratiquement interdite, que pour les rummiers eux-mêmes, de recourir à une culture auxiliaire.

Celle du bananier s'avérait une des seules possibles. Au début de 1928 se fondait la « Société fruitière antillaise ». Grâce à la subvention d'un million consentie par la colonie, cette société put construire à Fort-de-France un frigorifique avec quai d'accès, pour le stockage des bananes avant l'embarquement. Mais elle éprouva de sérieuses difficultés pour organiser les transports ; elle dut finalement recourir à l'armement étranger. En 1933, la Compagnie générale transatlantique accepta cependant de prendre à son compte le contrat d'affrètement passé par la Société fruitière avec la Lauritzen line et de mettre en service deux bateaux réfrigérés d'une capacité de 30.000 régimes... »

17. Article 3 : « Il est ouvert dans les écritures du Trésor de chaque colonie ou territoire intéressé, un compte spécial alimenté en recettes par les fonds provenant de la répartition de la taxe spéciale... »

Ce fonds devait servir à payer la prime ; à des avances aux insti-

tutions locales de crédit agricole ; à des dépenses d'intérêt général dans le but d'améliorer la production, le transport maritime et terrestre, l'organisation de la vente selon un programme d'emploi à soumettre au ministre des Colonies après avis de la Commission consultative local. L'article 11 stipulait : « Les administrations locales intéressées auront la faculté de disposer des fonds utilisables, soit en procédant elles-mêmes aux acquisitions, aménagements et travaux divers intéressant la production, le transport et l'organisation de la vente... soit en passant avec les compagnies françaises de navigation fluviale ou maritime, tels accords qu'elles jugeront convenables pour procurer aux exportateurs de bananes le tonnage comportant des installations spéciales, nettement appropriées au transport de ce fruit, soit en consentant des prêts... »

18. Cf. la lettre du directeur de cette banque au gouverneur de la Guadeloupe datée du 23 mai 1932, On y lit en particulier : « Pour réaliser cette opération il serait évidemment nécessaire que les exportateurs guadeloupéens se groupent. Le groupement pourrait avoir pour objet, non la vente des fruits que chacun des membres aurait la faculté de se réserver pour sa part, mais simplement le partage du fret cédé par la S.F.A. »

19. L'impossibilité du groupement à cette date eut pour cause, au moins en partie des divergences d'intérêt. Le groupe Cabre-Lignères en particulier rejeta les propositions martiniquaises parce qu'il exportait sur Bordeaux et qu'il n'eut pu continuer à fréquenter ce port qu'au prix de détournements coûteux.

20. 85.700 régimes au poids moyen de 14 kgs.

21. Orotava, Teide, Argual (?). Probablement des unités primitivement destinées à la ligne des Canaries.

Cet achat résultait des négociations entre l'Etat et la C. G. T. entamées à la fin de 1931 ou au début de 1932.

22. En 1933 fut votée la loi fixant le nouveau statut de la Compagnie. Elle devenait « Société d'économie mixte ». L'Etat était majoritaire au conseil d'administration (10 membres sur 18) et établissait un contrôle étroit sur les activités de la C.G.T.

23. En 1932, M. Buffon écrivait encore : « Comme la marchandise est encombrante, ce fret peu rémunérateur, la Transat se montre exigeante et limite les chargements. Les exportateurs font de louables efforts pour résoudre ces difficultés. Ils offrent à la Compagnie de prendre à leurs frais l'aménagement d'une cale qui leur serait réservée, de déposer en banque les garanties correspondant au fret qu'ils demandent. Ils n'obtiennent que très médiocrement satisfaction. Le fret mis à leur disposition est toujours bien inférieur à leurs besoins ». M. Thillier, directeur général de la Compagnie de 1920 à 1933, ne semble pas avoir cru en effet à l'avenir de la banane. Ne déconseillait-il pas les exportations dès 1922 dans une conférence donnée à la Chambre de commerce de Pointe-à-Pitre ? Il fallut la prise de contrôle par l'Etat avec ses conséquences financières et un nouveau directeur général, M. Cangardel, pour que l'on assistât à un changement radical d'attitude. L'article, dont nous reprenons l'essentiel, a paru dans la « Guadeloupe nouvelle » du 28/10/1933.

24. Cf. H. Bérenger, in « Revue internationale des produits coloniaux », janvier 1935 : « Nous avons réussi, après des années d'efforts, à obtenir que l'on mette à la disposition des planteurs quelques navires bananiers. La nouvelle direction de la C.G.T. a compris qu'elle ne pouvait pas, dans son propre intérêt comme dans l'intérêt de la colonie, se refuser à faire un premier essai d'organisation des transports de fruits. Ce qui ne veut pas dire que l'on est arrivé du premier coup à la perfection. Les planteurs se plaignaient de la

lenteur des navires, de la modification trop fréquente des horaires, des installations insuffisantes à bord de certains navires, d'une augmentation excessive du taux des frêts. Ils ont aussi réclamé... une protection plus efficace de la banane coloniale contre les dumpings de la concurrence étrangère et une plus équitable répartition entre les colonies des primes à la production... ».

25. Cf. H. Bérenger, in « La Presse coloniale » du 14/2/1934 : « Les planteurs et exportateurs ont été avisés qu'ils auraient à payer désormais 0,90 franc au kilo de quai à quai, ce qui représente, en tenant compte de l'emballage, 1,10 franc au kilo net contre 0,77. prix net actuel, soit donc une augmentation de 0,23 franc par kilo, près de 30 % ».

26. « L'effondrement des cours en octobre puis en décembre (1936)... est dû en grande partie à l'arrivée simultanée de trop de navires bananiers, spécialement ceux des Antilles... Il est constant que les cargos Basse-terre et Caravelle sont rejoints par les unités modernes qui partent une semaine après. Or il n'y a pas seulement trop de marchandises à la fois, il y a pire. La banane ayant séjourné trop longtemps en cales, arrive fréquemment mûre, sinon pourrie... » (C.R. des interventions de la Chambre de commerce de Pointe-à-Pitre pendant le premier trimestre 1937).

27. Dans le dernier trimestre de l'année. Elle insistait sur la rapidité de ses navires modernes et proposait un fret inférieur à celui de la C.G.T.

28. V. Schoelcher et Ch. Plumier.

29. D'après « Fruits d'Outre-Mer », vol. I n° 1, 1945.

30. Principaux actionnaires : Amédée, Louis et Hubert Cabre, Maurice et Roger Lignièrès, Louis de Meynard, Amédée Valeau.

31. Président d'honneur : Louis Cabre fils ; président : Maurice d'Alexis ; vice-président : R. Lignièrès et A. Valeau ; trésorier : M. Fissier ; secrétaire : G. Favreau.

32. Nous avons souvent laissé la parole à la profession bananière. Que pense pour sa part « l'Administration » ? Voici ce qu'on lit dans le rapport au Président de la République accompagnant le décret du 22 juin 1933 (complétant les dispositions de l'article 4 du décret du 11-2-32) : « Si d'une manière générale les colonies intéressées ont pu réaliser de notables progrès dans le sens d'une organisation méthodique de leurs exportations fruitières, la Guadeloupe toutefois est restée jusqu'à présent le champ d'activité dispersées ne trouvant que dans l'allocation des primes un moyen artificiel de durer, sans que l'on puisse envisager que leur maintien puisse aboutir à une solution favorable à la fois aux intérêts mêmes de la métropole qui n'a pas entendu assumer dans les circonstances présentes une charge nouvelle pour un bénéfice illusoire. Par ailleurs il convient de signaler que cette stérile dispersion des efforts a favorisé l'intrusion sur le marché guadeloupéen d'organisations étrangères qui ne sauraient avoir aucun intérêt au développement d'une exploitation fruitière constituant par la haute qualité de ses produits une concurrence dangereuse... »

33. Il en mérita le surnom de « Père de la banane » !

34. Elle comptait deux catégories de membres. Ceux de la catégorie A confiaient à la Coopérative la totalité de leurs opérations (groupage, transport, vente) ; ceux de la catégorie B n'utilisaient les services de l'Association que pour le groupage et le transport. Elle avait en particulier pour tâche de négocier le contrat de fret avec la Transat.

35. Le conseil général dans sa séance du 21-11-1934 éleva une protestation contre cette atteinte à la liberté du commerce et émit le vœu que fût « supprimé le régime spécial à l'exportation des bananes de la Guadeloupe ». L'exportation martiniquaise, probablement parce qu'elle était plus concentrée, n'a jamais en effet connu semblable régime.

36. Evolution de la part coloniale dans les importations métropolitaines de 1928 à 1938 (d'après Ariès et Cadillat) :

1928	— de 4 %	1934	30 %
1930	4,6	1935	53,5
1931	6,2	1936	70
1932	12,2	1937	99,5
1933	19,3	1938	100

Les importations espagnoles qui avaient culminé à 150.000 tonnes en 1931-32 (150 et 146.000 tonnes) cessent en 1937 (900 tonnes) pratiquement. Les derniers arrivages de Colombie sont de 1936 (900 tonnes) ; les Antilles anglaises et l'Amérique centrale (Guatémala principalement) cessent leurs envois en 1935 ; mais le Cameroun prend le relais : 5.000 tonnes en 1935, 11.600 en 1936. Ce n'est pas un hasard. En s'installant dans ce territoire africain (sous tutelle), la Elder and Fyffes (c'est-à-dire la United fruit company) gardait un accès au marché français. Elle y trouvait non seulement d'excellentes conditions pour la culture du bananier (très analogues à celles des plantations de la UF Co en Amérique centrale !) mais encore d'autres avantages liés au statut particulier du territoire.

37. Fruit séchés, farines, confitures, pulpe ou extraits de fruits.

38. L'utilisation des fonds était décidée par la colonie qui devait annuellement présenter un programme de dépenses à soumettre pour avis à un comité consultatif local comptant un représentant des planteurs et un représentant de la société de transport.

39. C.R. des interventions de la Chambre de commerce de la P. à P. pendant le deuxième semestre 1939.

40. Souignons, entre autres, l'interdiction répétée d'exporter en mains.

N.B. — La bibliographie de cet article sera publiée dans le prochain numéro.

