

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



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

Jean-Claude Maillard

Numéro 11-12, 1969

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1056267ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1056267ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

ISSN

0583-8266 (imprimé)

2276-1993 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Maillard, J.-C. (1969). Éléments pour une histoire de l'industrie bananière en Guadeloupe... *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (11-12), 121-148. <https://doi.org/10.7202/1056267ar>

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

par
Jean-Claude MAILLARD

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

UN BILAN A LA VEILLE DE LA GUERRE : *LA CONFERENCE ECONOMIQUE DE 1939 (mars-juin)*

Nous sommes en 1939. En Europe, la situation internationale ne cesse de se dégrader bien que l'on veuille se persuader ici et là que la guerre n'est pas imminente et que l'on pourra peut-être encore l'éviter. On est, en Guadeloupe, suffisamment à l'écart des champs de bataille éventuels, suffisamment mal renseigné aussi de l'évolution exacte de la situation pour que ces problèmes d'un autre monde n'y parviennent qu'en un écho affaibli et que l'on puisse envisager toutes les conséquences possibles pour les Antilles d'un conflit éventuel. La première guerre mondiale d'ailleurs n'avait jamais eu pour conséquence d'entraver gravement les relations maritimes de la France et de ses colonies et personne n'oserait alors imaginer qu'un nouvel affrontement puisse aboutir à l'écrasement militaire de la métropole et à de graves difficultés pour les îles durablement isolées et réduites à leur seules ressources.

Au début de 1939 donc, sans le savoir encore, la profession bananière arrive au terme d'une longue phase de croissance

* 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 et n° 9-10, année 1968, p. 85-106. Les numéros renvoient aux notes placées à la fin de l'article.

et de prospérité. Sans doute le sensible ralentissement de l'exportation fait-il augurer aux plus clairvoyants un prochain plafonnement au niveau de la consommation métropolitaine mais la seule constatation de sa faiblesse relative laisse espérer de futurs développements au prix d'une propagande efficace ; et l'optimisme reste, dans l'ensemble, de rigueur.

Plus grave dans l'immédiat, l'invasion récente de *Cescopora* qui, apparu dans le nord-est de la Guadeloupe *sensu stricto* en 1938, progresse au vent de l'île vers la grande zone des cultures d'exportation. Sans doute la lutte s'est-elle aussitôt organisée¹, sans doute les services de l'agriculture font-ils leur possible pour entraver la progression du fléau, mais l'action ne peut être que défensive faute de moyens efficaces pour le contenir et le contrôler. Enfin, dans une île qui depuis les premières années 30 multiplie les bananiers, ce sont les premières catastrophes imputables au vent, conséquence et rançon des succès de la spéculation fruitière. Ainsi, dans la nuit du 12 au 13 juin 1938, de violentes bourrasques affectèrent suffisamment les plantations pour nécessiter la modification des normes du conditionnement et l'abaissement du poids minimum des régimes exportables, Par là fut posé, pour la première fois peut-être, le problème d'une « assurance-cyclone ». « Qui a pensé, avant le 12 juin 1938, à s'assurer contre les ravages des bourrasques » !

Rien là d'exceptionnel pourtant, malgré la gravité locale de ces nouveaux problèmes : la Guadeloupe découvrait, après bien d'autres, le revers de la médaille ; la nouvelle économie bananière atteignait — en quelque sorte — sa majorité.

Il nous a paru utile, à ce stade, d'esquisser un bilan, d'autant que les archives gouvernementales nous en offrent la possibilité. Au mois de mars 1939 en effet, le gouverneur Pierre-Alype prit l'initiative de convoquer une « Conférence économique » dans le but, selon son promoteur, de rassembler les représentants de tous les secteurs d'activité de l'île pour « une consultation aussi large et aussi objective que possible des divers organismes économiques du territoire » afin de dégager « les moyens les plus propres à développer et à améliorer (la production guadeloupéenne) dans le cadre d'une collaboration impériale ». Dans cette intention, diverses commissions furent constituées qui rassemblèrent, de la mi-mars au début du mois de juin, chacune pour sa part, les éléments d'un volumineux dossier où l'on trouve par conséquent l'image la plus exacte des problèmes de la colonie à

la veille de la guerre. Parmi beaucoup d'autres, fort utiles sont, pour le sujet qui nous intéresse, les rapports présentés et discutés à l'intérieur de la commission « Banane »². Ils nous permettront de faire le point.

— La première chose qu'ils soulignent est l'incontestable triomphe de la spéculation bananière qui, en quelques années, a relégué au second plan les vieilles cultures d'exportation, cacao et café. « Depuis le cyclone de 1928, lit-on³, la production de café ne s'est jamais relevée... Alors qu'en 1927 les exportations étaient de 816 tonnes, elles n'ont été en 1938 que de 380 tonnes... Or ce ne sont plus les effets du cyclone qui se font sentir car toutes les caféières qui ont été relevées et travaillées rationnellement depuis le cataclysme sont arrivées à leur production normale. Nous assistons plutôt au désintéressement de nombreux planteurs pour une culture qui ne paie plus... Les 9/10^e des propriétés caféières sont grevées d'hypothèques. Nous assistons... continuellement depuis quelques années à de nombreuses ventes de propriétés après saisie ». Et le rapporteur de souligner la reconversion vers la banane. « Les communes de Gourbeyre, Trois-Rivières et Saint-Claude anciennement grosses productrices... ont quasiment abandonné cette culture pour s'adonner uniquement à celle de la banane et ce ne sont plus que les communes dites « sous le vent » qui conservent leur caféières ». Par contre la banane a bénéficié, on l'a vu, de cette désaffection et « représente le tiers des ressources de la colonie » ; d'où « l'intérêt vital qui s'y attache et les dangers qui peuvent résulter pour la collectivité toute entière des faiblesses qui peuvent être relevées dans l'une quelconque des branches de cette production »⁴.

— Le succès même de la nouvelle culture ne va pas sans inconvénients. L'extension d'abord des plantations jusque dans des sites qui ne leur sont plus favorables sans que les responsables de ces créations inconsidérées aient eu « les moyens de lutter contre la situation que leur créent aussi bien des conditions climatiques défavorables que la mauvaise constitution physique de leur sol ». De là trop d'échecs ou d'abandons spontanés qui rendent absolument nécessaires, pour éviter désormais semblables mécomptes, un meilleur encadrement, « un service de l'agriculture judicieusement et puissamment organisé », et des actions préventives que la nécessité de déclarer les superficies plantées⁵ rendra plus efficaces. Il est apparu aussi que trop de gens se sont aventurés à cultiver le

bananier pour l'exportation sans en avoir les moyens essentiels. Car on n'exporte bien qu'un produit de qualité et la qualité ne peut être obtenue qu'au prix d'une culture bien conduite, ce qui suppose à la fois compétence technique et moyens financiers importants. « On a longtemps commis l'erreur de croire, en se basant sur les conditions de production du début, que la banane était une culture facile, pouvant végéter indéfiniment à l'état domestique et ne réclamant par conséquent ni grande attention, ni grands capitaux. C'était, pensait-on, la « culture du pauvre » et cette considération ou plutôt ce préjugé a sollicité l'attention des pouvoirs publics qui dans un but plutôt social qu'économique ont poussé à la création d'une multitude de petites coopératives dont le résultat a été moins d'améliorer les conditions de production, que de faciliter la conclusion en commun d'un contrat de transport⁶ ». Il en résulte dans tous les cas une moindre qualité du produit qui influence défavorablement le marché : ici, faute de soins adaptés et de moyens, là, parce que la plante ne trouve pas ses conditions optimales. Ailleurs, là où la culture paraît en parfaites conditions pour réussir et pourrait donner les plus beaux produits, le manque de main-d'œuvre constitue le principal obstacle. « Le personnel des plantations est insuffisant. Le rendement de la main-d'œuvre laisse à désirer presque partout. Souvent le temps de présence est de 25 heures par semaine au lieu de 40. Des planteurs imprévoyants ont de ce fait non seulement négligé mais encore supprimé la culture du caféier. Il serait bon d'envisager une collaboration entre Grande-Terre et Guadeloupe pendant l'inter-récolte de la canne⁷ ».

— Malgré le développement des exportations bananières, et probablement en raison de sa rapidité, l'équipement routier et portuaire était resté particulièrement déficient. Sans doute d'importants efforts avaient été faits depuis 1932 pour donner à l'île une infrastructure modernisée, mais les résultats paraissent bien insuffisants⁸. « Le mauvais état des chemins vicinaux dont les tracés défectueux ne répondent plus au trafic intensif que nécessite la banane augmente de façon très sensible les prix de revient » et est « une cause certaine de détérioration des fruits ». Ne parlons pas de l'équipement portuaire qui près de dix ans après le début des exportations fruitières n'existait encore que sur le papier ! « N'est-il pas indispensable d'aménager d'une façon plus rationnelle les deux ports d'embarquement ? Basse-Terre réclame la création

d'un port permettant l'accostage des navires... Depuis longtemps ce projet est renvoyé d'études en études, d'année en année... Pointe-à-Pitre a déjà ses murs de quais permettant l'accostage des navires de gros tonnage, mais son outillage est absolument insuffisant et les manutentions d'embarquement s'y font dans des conditions de temps et de soins qui méritent les critiques les plus sévères. Les fruits sont stockés pendant deux ou trois jours dans des magasins trop étroits et couverts en tôles. La température ambiante y atteint quelquefois, toutes portes ouvertes, jusqu'au 30°. Les colis y sont souvent entassés pêle-mêle avec d'autres marchandises, leur embarquement et leur débarquement s'effectuent avec une lenteur et une brutalité désespérante. Cet état de chose n'est certainement pas étranger à la dépréciation des bananes en provenance de Pointe-à-Pitre et la Chambre de Commerce de cet arrondissement a maintes fois signalé l'urgence qu'il y aurait à doter le port d'un hangar approprié muni de tapis roulants en vue d'un meilleur embarquement ». Mais c'était probablement à Basse-Terre, où transitaient les plus forts tonnages que les conditions de mise à bord laissaient le plus à désirer. De longue date, on avait pourtant senti la nécessité d'aménager un port digne de ce nom, des études avaient même été faites concernant le site éventuel et la nature des aménagements à réaliser, mais la décision n'avait jamais été prise et le projet dormait dans quelque dossier. Les chargements continuaient donc à s'effectuer en rade foraine et les fruits devaient toujours subir de multiples manutentions avant d'être mis en cale et réfrigérés⁹. La lenteur des opérations, le nombre des transferts, le soin inégal apporté à leur travail par les dockers¹⁰ retardaient exagérément la mise sous froid et multipliaient les causes d'avaries. La qualité marchande des fruits s'en trouvait diminuée et les exportateurs ne cessaient de déplorer cet état de chose, réclamant en vain la réalisation rapide des projets d'aménagement précédemment évoqués.

— A l'égard de la Compagnie Générale Transatlantique, le ton a quelque peu changé ; mais ce n'est peut-être qu'une apparence. Depuis les années 30, cette société a fait un réel effort pour développer une flotte bananière et satisfaire autant qu'il est possible les exigences croissantes de l'exportation antillaise. Tout le monde s'accorde donc à saluer les résultats obtenus, à reconnaître que cette flotte est l'une des premières du monde¹¹. Pourtant, sitôt l'hommage rendu, et dans le même temps pourrait-on dire, ressurgissent les anciens

griefs dont le tableau s'achève inévitablement sur la mise en accusation de ce « monopole Transat » tant décrié ! Les principales récriminations de la profession restent les suivantes :

1° L'irrégularité des rotations, le manque d'homogénéité de la flotte : « Le manque d'uniformité de cubage et de vitesse (des) navires provoque... des désordres trop fréquemment regrettables ¹² ».

2° Le frêt mis à la disposition des chargeurs : « Le volume de frêt et la cadence à laquelle celui-ci est attribué ne répondent pas aux besoins d'une production méthodiquement conduite. Il s'ensuit que les planteurs éprouvent de grandes difficultés à régler convenablement le degré de maturité des fruits qui sont coupés tantôt trop gros, tantôt trop maigres, ce qui dérouté continuellement les acheteurs ».

3° La nécessité d'opérer des chargements complets au départ de chacun des ports de la colonie ; car l'habitude de toucher successivement l'un et l'autre pour compléter les chargements nuit à la qualité des fruits en allongeant la durée du voyage et en retardant excessivement la réfrigération de la cargaison ¹³ : « Les chargeurs de Basse-Terre qui sont les plus anciens contractants réclament, avec juste raison, que les bateaux mis à leur disposition leur soient affectés en propre. Ils font remarquer que lorsque les bateaux ont chargé d'abord à Basse-Terre, la réfrigération ou la ventilation du navire ne commence généralement qu'après la fin du chargement de Pointe-à-Pitre et qu'une semblable méthode est nuisible à la bonne conservation de leur cargaison. Les chargeurs de Pointe-à-Pitre soutiennent de leur côté les mêmes doléances en ajoutant que le volume des exportations de Basse-Terre demandant une manutention plus longue, la réfrigération de leurs fruits a quelquefois à supporter une attente de sept à huit jours à compter de la coupe jusqu'au moment de cette réfrigération. Cet inconvénient n'est pas sans motiver la dépréciation tant de fois reprochée à la production du port de Pointe-à-Pitre ».

4° Le coût du transport : « Le frêt bananes Antilles-France est de 1.000 francs la tonne alors que pour la Guinée et le Cameroun il est de 850 à 750 francs. Cette différence de traitement injustifiée donne lieu à de légitimes récriminations de la part des producteurs et nous amène à critiquer l'intervention dans nos contrats avec la Transat de la Compagnie Générale d'Armement qui semble être constituée uniquement

avec les capitaux de la Transat et qui pourtant affrète à celle-ci ses bateaux dans des conditions qui grèvent considérablement notre taux de frêt¹⁴ ». Il faut que la Compagnie abandonne le frêt au poids pour revenir au frêt-cubage et que l'arrimage, ou au moins son contrôle, soit laissé au chargeur comme par le passé puisque les exportateurs de Basse-Terre ont longtemps réalisé cette opération par leurs propres moyens. Ainsi pourrait être utilement abaissé le prix du frêt.

Tout naturellement, en allant au fond des choses, on ne peut éluder le véritable problème. « Pour terminer... il n'est pas sans intérêt d'insister sur ce que nous souffrons d'un monopole de fait qui nous enlève tout espoir de voir améliorer nos conditions de transport, et que si la protection du pavillon français nous appelle à supporter de lourdes charges, faut-il au moins rechercher avec impartialité si le sacrifice consenti n'est pas au-dessus de nos forces et si, en raison de notre situation particulière, nous ne sommes pas en droit de réclamer, pour notre trafic maritime, des dérogations¹⁵ basées sur le même principe que celles qui peuvent nous être accordées en matière douanière¹⁶ ». Le ton a perdu de son agressivité car la croissance régulière de l'exportation antillaise et la prospérité qui en résulte, atténuent à n'en pas douter la gravité du problème et l'acuité des revendications ; mais un malaise subsiste, latent, plus vivement ressenti dans les phases de contraction du marché, plus allègrement supporté dans une conjoncture plus favorable — et pour lors mieux accepté — qui est probablement l'un des traits permanents de la « psychologie bananière » antillaise.

* *

Et l'avenir ? De quels traits se dessinait-il en ce premier semestre 1939 ? Depuis bientôt dix ans on avait assisté au développement spectaculaire de l'exportation coloniale et les résultats obtenus étaient, à juste titre, enthousiasmants. Pourtant, depuis 1937, des signes très nets d'essoufflement¹⁷ étaient apparus et les perspectives se faisaient moins favorables. Était-ce la saturation du marché ? Sans doute, au plafonnement de l'exportation en Guadeloupe, au recul sensible des expéditions en Martinique, l'Afrique opposait encore un bilan favorable, mais il était de plus en plus certain qu'après les progrès rapides enregistrés à l'époque où la production coloniale prenait le relai de l'importation étrangère, il faudrait désormais se contenter d'un rythme de croissance très amoin-

dri. Tant du moins que la consommation française s'attarderait à un niveau aussi bas.

Bien que l'on ait agité alors avec plus de vigueur l'idée d'un contingentement du marché entre les territoires intéressés¹⁸, dans la crainte d'une surproduction imminente, c'était donc bien plus la sous-consommation nationale qu'il fallait incriminer et cette constatation permettait un certain optimisme. « La France qui consommait avant 1934 plus de 200.000 tonnes a vu depuis cette époque ses importations fléchir à environ 175.000 tonnes. Par contre la contribution coloniale qui n'était alors que de l'ordre de 30 % a complètement évincé la production étrangère et menace aujourd'hui de dépasser les besoins de la métropole. Les dangers de cette surproduction ne sont peut-être pas aussi réels qu'on serait tenté de le croire et pourraient être momentanément atténués si on pouvait reconquérir les faveurs du consommateur. Rien ne semble en effet s'opposer à ce que le marché métropolitain puisse absorber comme autrefois 40.000 tonnes de plus qu'aujourd'hui. Des principaux pays importateurs, c'est la France dont la consommation a le plus diminué depuis six ans. En 1931 elle a importé 214.000 tonnes de bananes contre 176.000 tonnes en 1937. De leur côté l'Allemagne passait dans la même période de 108.000 à 143.000 tonnes et l'Angleterre de 245.000 à 328.000 tonnes. La consommation annuelle de fruits frais par tête ressortait en 1932 à plus de 50 kg aux Etats-Unis, à 41 kg en Angleterre et à 24 kg en France (poids brut). La part des bananes dans cette consommation était de 12 kg aux Etats-Unis, 7 kg en Angleterre et de 5 à 6 kg en France... Pour que la consommation de la France atteigne celle de l'Angleterre et dépasse par conséquent de plus de 100.000 tonnes nos importations actuelles, il lui faudrait être en augmentation d'un kilo par tête et par an, ce qui ne représenterait pas plus d'une dizaine de bananes par tête en 365 jours. On comprendra aisément comment cette progression pourrait être facilement réalisée, si on tient compte surtout de ce que, par sa grande richesse alimentaire la banane peut entrer dans la nourriture des enfants comme dans celle des vieillards ».

On ne pourra cependant espérer un tel résultat qu'au prix d'une active et intelligente propagande ; dans la mesure aussi où, sur le territoire national, la banane ne sera plus victime de discriminations qui ne font qu'affaiblir ses positions en face des fruits concurrents¹⁹. Une organisation du marché

« par des accords inter-coloniaux amiables » — des pourparlers sont en cours ! — devrait encore permettre d'éviter de le « surcharger intempestivement » ; mais, dans l'immédiat, une meilleure répartition géographique des arrivages, au moins à certaines époques de l'année, aurait un effet bénéfique en permettant à chaque région de satisfaire directement ses besoins selon l'état saisonnier de l'offre²⁰. On éviterait ainsi aux fruits un coûteux et absurde transit par Dieppe ou Rouen et les planteurs antillais pourraient espérer des réalisations plus intéressantes dans les mois où les cours tendent actuellement à s'effondrer. Il serait utile enfin de prospector le marché étranger et de tenter d'y déverser les excédents de production prévisibles. Mais le prix de revient des fruits coloniaux ne les rend pas aptes à s'imposer facilement et rapidement sur le « marché libre » et l'attrait d'un débouché protégé reste le plus fort. Ainsi en 1937 et 1938, seules 7.000 tonnes ont été commercialisées hors de France contre 4.000 en 1936 et 3.000 en 1935. L'essor est notable mais la période trop courte pour juger valablement des résultats. Peut-être ceux-ci sont-ils moins brillants qu'ils ne paraissent, car l'Afrique occidentale, responsable des plus gros envois, ravitaille l'Afrique du Nord dont les importations ne sont pas normalement comprises dans le total national, et il se pourrait bien que la croissance des chiffres ne traduise en fait que le développement de la consommation nord-africaine, ce qui réduit d'autant le volume des exportations hors de la zone franc. Il faudra la guerre en Europe et la rupture des relations avec la métropole pour que les ventes antillaises sur le marché « libre » prennent quelque importance.

LA GUERRE ET SES CONSEQUENCES (1939-1943)

L'ouverture du conflit en Europe eut d'immédiates conséquences aux Antilles. Avec le premier semestre 1939 s'achève en effet la longue phase de croissance des années 30 et s'amorce une chute rapide des exportations qui caractérise les premiers mois de la guerre. En témoigne le tableau de la page suivante.

Les résultats du premier semestre avaient été somme toute honorables comparés à ceux des années précédentes pour la même période : le renversement de la tendance ne fut que plus brutal et la chute verticale des tonnages qui

Export. (Qx mét.) ²¹	1 trimestre	1 semestre	3 trimestres	Total annel
1937	100.859	254.930	386.726	477.123
dont France	100.859	254.930	386.726	477.123
1938	130.101	292.781	403.729	502.808
dont France	130.101	292.725	403.729	502.801
1939	158.548	340.439	414.839	459.041
dont France	158.548	340.379	414.439	456.003
et U.S.A.	0	0	440	2.491

suivit acheva de dissiper les illusions, s'il en était encore. Il était évident à la fin de l'année que s'amorçaient pour la profession bananière des temps difficiles.

En juillet déjà, l'arrivée précoce des fruits concurrents avait perturbé le marché et suscité la mévente, mais la guerre avait eu les effets décisifs en désorganisant les transports. Une partie des navires, immédiatement réquisitionnés par l'Etat, avait été transformée en croiseurs auxiliaires. Le tonnage disponible s'était ainsi trouvé réduit du quart, tandis que l'obligation pour les bananiers affectés encore au trafic colonial, de naviguer en convois, allongeait excessivement les voyages, accroissant dans de fortes proportions les taux d'avaries. « Toutes les expéditions qui ont été faites depuis la guerre se sont traduites par de très lourdes pertes malgré la bonne tenue du marché métropolitain. Les derniers navires, *Fort-Richepanse*, *Maurienne*, *Fort-Royal*, accusent 70 % de fruits pourris en raison de la durée du voyage qui a dépassé 25 jours ²¹ ». La situation était grave : non seulement une part importante de la production restait inexportable, mais l'état déplorable des cargaisons à leur arrivée en France avait rendu le crédit plus réticent et les planteurs, faute d'argent, négligeaient l'entretien de leurs bananeraies. « Les commissionnaires qui avançaient une partie des frais d'exportation ont suspendu leurs avances tout le temps que la condition des transports restera inchangée. Les banques locales elles-mêmes qui soutenaient la production ont observé la même prudence ²² ».

La crise paraissait difficile à surmonter. Sans doute, disait-on, fallait-il prospecter de nouveaux débouchés, exporter vers l'étranger ; mais dans la situation présente seuls les

Etats-Unis restaient accessibles et il paraissait difficile d'aborder ce marché exigeant, déjà bien alimenté, sans préparation d'aucune sorte, sans nouer au préalable de sérieuses relations d'affaires. On suggérait encore de rechercher d'autres utilisations de la banane et l'on rappelait, entre autres possibilités, la distillation des fruits, la fabrication de farines ou de fruits séchés. Certains évoquaient enfin la nécessité d'une reconversion et proposaient aux planteurs de développer les cultures vivrières ou celles dites « secondaires » (café, cacao, vanille) bien que les délais nécessaires à leur entrée en production n'en fassent pas les cultures d'attente idéales. En fait, on continuait à espérer le rétablissement des relations avec la métropole, à plus ou moins longue échéance, peut-être aussi un nouveau bond de l'exportation à la faveur de la guerre, puisque la banane pouvait être consommée en légume et qu'ainsi seraient réduites les importations alimentaires de provenance extérieure. Si les exportations vers les Etats-Unis connaissent donc une activité rapidement croissante dans le second semestre de 1939, elles restent négligeables en comparaison des quantités naguère livrées au marché métropolitain et c'est de ce côté que l'on espérait encore trouver une issue à la crise.

En septembre avait été créé à Paris, à l'initiative de deux Guadeloupéens, MM. L. Pravaz et Berté, un « Groupement Autonome d'Importation et de Répartition de la Banane ²³ ». Il s'était réuni pour la première fois le 29, mais résultait de longues démarches visant à créer le Groupement professionnel prévu par la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la Nation en temps de guerre et le décret du 7 septembre 1939 la complétant sur le plan précis qui nous intéresse. Il s'agissait de sauvegarder ainsi, malgré la guerre, toutes les activités intéressées au trafic bananier ; d'assurer à la fois l'écoulement de la production dans les meilleures conditions, le maintien de prix rémunérateurs, une organisation du crédit capable de soutenir l'effort des planteurs mais aussi d'organiser le transport, la rotation des navires, et de répartir le contingent global entre les diverses colonies au prorata de leurs importations antérieures. On put ainsi obtenir en particulier un accord entre Guadeloupe et Martinique, difficilement respecté d'ailleurs, sur la répartition du frêt à bord de chaque navire ²⁴, mais il était évident que les efforts d'organisation ne seraient pleinement efficaces qu'à la condition de renoncer à la navigation en convois qui lésait principalement les

Antilles. En attendant, la situation financière des producteurs ne cessait de se dégrader ce qui amenait la Chambre de Commerce de Pointe-à-Pitre, dans sa séance du 27 novembre 1939 à proposer l'adoption des mesures suivantes : 1° achat de la production par l'Etat à un prix « qui tiendrait compte des sacrifices à consentir » ; 2° rétablissement de la prime prévue par le décret de 1932 pour dédommager la production des pertes subies après le premier septembre ; 3° allocation pour permettre une reconversion partielle des plantations ; 4° soutien plus large du Crédit Agricole pour encourager dans l'avenir ces reconversions.

La situation commença cependant à s'éclaircir dans le courant de décembre. On apprit d'abord que des négociations étaient en cours entre le ministère des colonies et l'Amirauté pour que soient améliorées les conditions du transport des fruits et ramenée la durée des voyages à une quinzaine de jours au plus ; puis que faute de pouvoir réduire le prix du fret, le Gouvernement s'engageait à exporter « coûte que coûte » les fruits antillais à la seule condition que la profession se rassemblât au sein d'un groupement unique sous le contrôle de l'administration. Cet effort de réorganisation de l'exportation devait aboutir à l'ensemble des directives suivantes destinées à « rétablir (l'activité bananière) sur des bases saines pour la durée de la guerre d'abord, en vue du retour des conditions normales du temps de paix ensuite ». Elles sont extraites de la lettre-instruction ministérielle du 11 décembre 1939 :

I. — Contingentement : Sur la base des expéditions de la dernière période normale, la répartition du tonnage devait être la suivante :

	Nov. 39- Janv. 40	Fév. - Avril	Mai - Juillet	Août - Oct.
Guadeloupe	9.000 tonnes	16.000	18.000	11.000
Martinique .	4.500	9.000	8.000	9.000

Il ne s'agissait bien sûr que de chiffres théoriques, l'exportation étant fonction du frêt disponible ; mais les proportions ainsi définies restaient valables.

II. — Fret : La flotte bananière ayant été ramenée par l'état de guerre de 24 à 13 navires (moins de 14.000 tonnes),

la répartition entre la côte occidentale d'Afrique et les Antilles était ainsi fixée : 5.700 tonnes pour les Antilles, 8.150 tonnes pour la C.O.A. La durée des rotations était pour l'Afrique d'environ 30 jours. Pour les Antilles on espérait la ramener à quelque 35 jours, soit que les navires fussent dispensés des convois, soit qu'on les rattachât à des convois accélérés. Le Ministère de la Marine marchande se refusait à recourir à l'armement étranger ; peut-être serait-il éventuellement possible pendant la période de pointe annuelle de l'exportation (février-juillet) d'obtenir certains aménagements.

III. — *Répartition des chargements entre les intéressés* : Les exportations restant inférieures à la capacité de la production, elle sera effectuée par l'organisme unique dont la création a déjà été recommandée, en accord avec le représentant local des transports maritimes. Ce groupement doit rassembler toute la production, tant « les planteurs capables de préparer des chargements isolés » que les coopératives regroupant les producteurs « trop modestes pour préparer des chargements isolés mais capables de présenter des régimes bien conditionnés ». L'affiliation sera obligatoire et gratuite ; les ressources nécessaires au fonctionnement du nouvel organisme seront prélevées sur les fonds spéciaux de la banane. Restera à apprécier la capacité de production des planteurs isolés et des coopératives pour une juste répartition du tonnage à exporter : on tiendra compte des surfaces plantées en bananeraies de bonne qualité au premier septembre, des rendements, des soins culturaux...

IV. — *Conditionnement* : Les expéditions restant inférieures à la production, le conditionnement devra être strict. D'ailleurs des conditions de transport plus précaires rendront nécessaire une meilleure sélection. Le service du conditionnement aura donc un rôle important à jouer.

V. — *Financement* : Le fret sera payé en France. Les réceptionnaires groupés en un organisme unique d'importation et de répartition assureront le paiement au fur et à mesure des réalisations. Des avances pourront être consenties sous certaines conditions par les banques locales d'émission, sur les frais de production, d'emballage et de déchargement. Elles seront remboursées au fur et à mesure des ventes en Métropole par le Groupement d'importation et de répartition. Les fonds spéciaux de la banane serviront à garantir l'opération.

VI. — *Exportations vers l'étranger* : Elles sont rendues nécessaires par la réduction des importations métropolitaines. Le Ministère s'y intéresse, mais il serait utile que le Groupement unique, à créer, étudie pour sa part les possibilités de placer sur le marché nord-américain, Etats-Unis et Canada, les excédents disponibles. L'opération pourrait bénéficier de subventions.

En application de ces directives, on prit diverses mesures. Par arrêté du 30 décembre 1939 fut en particulier instituée une commission de quatre membres chargée d'évaluer la production des planteurs et de répartir équitablement le tonnage accordé à la colonie. Elle était dans la suite élargie à douze membres et recevait encore mission de déterminer le prix du kilo nu à payer par les exportateurs à leur clientèle de petits producteurs. La constitution de l'organisme unique souhaitée par le gouvernement fut plus délicate. Par arrêté du 29 janvier 1940 était créé un syndicat professionnel qui devait rassembler tous les producteurs et assurer à partir du 1^{er} mars la totalité des envois vers la Métropole ; lui succédera le 10 mai 1940 un Groupement unique, seul responsable de l'exportation à dater du 1^{er} juin ²⁵.

Parallèlement les perspectives se faisaient plus favorables puisque l'on avait appris au début de l'année que l'obligation de naviguer en convois avait été levée pour les unités encore affectées aux transports bananiers (6 sur 12) et qu'avec des traversées ramenées à douze ou quatorze jours, on pourrait expédier normalement 50 % de la production. Un débat difficile s'était aussitôt engagé sur la façon la plus adéquate de répartir un contingent d'exportation ²⁶ que l'arrêté du 17 mai devait fixer à 41.900 tonnes. On décida finalement de prendre pour référence les expéditions effectuées pendant les huit premiers mois de 1939 et le Journal officiel de la colonie du 21 mai vint préciser finalement les tonnages accordés à chacun.

Il n'est pas question bien sûr de reprendre ici une longue suite de noms. Nous ne retiendrons de cette liste que ses enseignements essentiels. Il apparaît ainsi que la Guadeloupe comptait alors 52 exportateurs. Une trentaine exportaient leur seule production, au premier rang desquels la société Darboussier et les Sucreries coloniales. Vingt-et-un par contre expédiaient aussi les fruits de plus d'un millier de moyens et de petits producteurs ²⁷. Mais dix seulement se voyaient accorder à peu près 75 % du total, ce qui nous prouve que

malgré la dispersion relative de la production, le commerce des fruits guadeloupéens était déjà concentré entre quelques mains.

Louis Cabre fils	5.389 t	Sucreries coloniales ..	3.108 t.
Savry-Déravin	4.969	E. Petreluzzi	2.254,5
Darboussier	4.521	Fédération des coopér.	2.201
Lignières et Cie	4.048	M. d'Alexis	1.467
A. Valeau	3.170	A. Dormoy	814
Soit pour 10 chargeurs 31.945,5 tonnes sur un total de 42.000 tonnes ²⁸ .			

On pouvait raisonnablement penser à la fin de mai 1940 que l'économie bananière guadeloupéenne avait définitivement surmonté les difficultés nées de l'ouverture du conflit et qu'elles pourraient continuer ses activités, sur un rythme ralenti sans doute pour l'immédiat, dans les cadres nouveaux que l'on venait de définir. Il fallut bientôt déchanter : l'écrasement militaire de la France, l'armistice, le partage du territoire national en deux zones vinrent rapidement et brutalement, dans le courant de juin, ruiner ces efforts, désorganisant durablement le marché, paralysant l'exportation pour de longs mois. Ces événements dramatiques, en isolant la Guadeloupe, donnèrent toute leur valeur aux efforts de ceux qui, depuis la fin de 1939, s'efforçaient de découvrir une solution aux problèmes nouveaux posés par une production excédentaire : la fabrication de fruits séchés d'une part, l'exportation vers les Etats-Unis de l'autre.

L'isolement brutal de la Guadeloupe posa d'abord le problème de son ravitaillement. « La régularité (des) échanges avant l'armistice écartait normalement le besoin de constituer des stocks alimentaires de quelque importance, écrit l'amiral Robert ²⁹, et comme leur courant, même s'il devait être ultérieurement rétabli se trouvait pratiquement arrêté par suite du bouleversement apporté dans la vie commerciale de la Métropole autant que par la rupture, dût-elle être momentanée, des communications transatlantiques, des initiatives étaient à prendre sur-le-champ pour assurer la subsistance de ces possessions. Les regards se portaient naturellement vers les Etats-Unis encore neutres, et où par conséquence subsistait notre représentation diplomatique avec ses conseillers. financier et commercial, et, en outre, les commissions d'achat que nos besoins de guerre y avaient fait établir...

Je trouvai auprès de notre ambassade à Washington et de ces derniers organismes résidant à New-York où ils disposaient de crédits et de moyens d'achat, le concours le plus empressé et le plus fructueux. Ayant pris sur moi de faire appareiller à tous risques, un de nos navires marchands, avant même que les commissions d'armistice, non encore en fonction, aient fait régler les conditions de la liberté de navigation qui me sera concédée, le ravitaillement alimentaire de nos îles n'a pratiquement pas connu de solution de continuité, du moins dans cette période initiale. »

On en profita pour tenter d'écouler sur le continent nord-américain une partie au moins des excédents de fruits privés de leur débouché habituel, et l'on parvint même à prendre pied sur le marché new-yorkais. Il fallut cependant vite se rendre à l'évidence que les Etats-Unis n'offriraient jamais qu'un débouché limité et incertain, insuffisant au total pour soutenir la production dans l'attente de la reprise, et les exportations à leur apogée n'atteignirent jamais les 5.000 tonnes. Tout dépendait en effet de l'état des relations avec Washington ; et moins de l'attitude du haut-commissaire lui-même, dont les moyens d'action étaient bien limités, que de celle du gouvernement français en face des autorités d'occupation surtout après l'entrée en guerre des Etats-Unis à la fin de 1941. Mais tant que subsista la neutralité américaine, on put bénéficier aux Antilles de conditions suffisamment favorables, en moyenne, dans le cadre défini par les accords Robert-Greenslade d'août 1940, pour que la rupture des relations avec la métropole ne fut pas excessivement ressentie, sur le plan au moins des approvisionnements de première nécessité. On put même envisager l'ouverture d'une « ligne impériale » vers le Maroc, et le rétablissement de relations maritimes indirectes avec la France, en utilisant les unités de la flotte marchande qui avaient rallié les îles au lendemain de l'armistice et y avaient été démobilisées. Les premières traversées eurent lieu à la fin de 1940, avec un succès inégal d'ailleurs, au prix de démarches souvent longues et difficiles pour obtenir l'accord de l'occupant allemand et des Etats-Unis ; mais l'Angleterre avait adopté depuis Mers-el-Kebir une attitude de fermeté à l'égard du gouvernement de Vichy et les croisières anglaises, en arraisonnant les navires au large des côtes marocaines ou bien au voisinage même des ports antillais, contribuèrent à l'échec rapide de la tentative. Suspendues dès avril 1941, les traversées ne devaient reprendre

qu'à la fin de l'année, à un rythme très ralenti en fait, pour cesser définitivement en avril 1942. Un certain nombre de bananiers allèrent ainsi accroître la flotte britannique, comme le *Fort-Richepanse* capturé en février 1941 avec son chargement et le *Fort-de-France* en avril. Plus durables furent les relations avec les États-Unis mais elle souffrirent dès la fin de 1941 du changement d'attitude des Américains après le désastre de Pearl-Harbour. « La surprise de cette attaque dans un pays qui depuis plus de deux ans ne connaissait de la guerre que les bénéfices, écrit encore l'amiral Robert ³⁰, et la fièvre résultant de ce renversement de position comme aussi d'une mobilisation hâtive, avaient provoqué soudain dans cet hémisphère une nervosité dont j'ai eu la répercussion aux Antilles. » A partir de cette date les rapports commencèrent en effet à se dégrader très progressivement jusqu'au débarquement en Afrique du Nord de novembre 1942 qui marque la rupture avec Vichy, et au « blocus » de 1943 ³¹. Le ralliement de la Guadeloupe et de la Martinique à la France libre en juillet de la même année signifie pour les deux îles la fin de cette période difficile et sur le plan qui nous intéresse une reprise de l'exportation qui devait peu à peu s'accélérer et s'épanouir enfin dans les années de l'après-guerre.

* *
*

CONCLUSION

Dans cette première phase de l'histoire de la spéculation bananière en Guadeloupe, nous avons successivement évoqué les efforts de quelques pionniers l'étonnant succès de la culture et de l'exportation au lendemain du cyclone de 1928 l'effondrement du marché consécutif à la guerre. A la fin de 1942, un « cycle » s'achève. Pourtant quels changements dans l'économie de l'île aura suscité cette « révolution bananière ». Sans doute la diversification des activités apparait-elle toute relative ; sans doute la Guadeloupe reste-t-elle plus que jamais tributaire de marchés extérieurs fussent-ils nationaux ; il importe de prendre nettement conscience au terme de la période de l'importance des transformations subies et des chances offertes sur le plan économique comme sur le plan social ³². Quelques chiffres nous y aideront mieux que de longs discours :

1. *Evolution des exportations guadeloupéennes entre 1921 et 1939 (en tonnes)* ³³ :

	Bananes	Café	Cacao	Sucre
1921	0,55	668,3	715,6	25.426,3
1923	514,9	533,3	623,7	23.401,2
1925	904,63	978,7	652,8	37.790,9
1927	1.341,8	816,4	722,8	24.609,2
1929	527,4	155,7	63,5	960,4
1931	4.289,7	494,8	154,2	17.301,6
1933	16.439,1	293,4	124,3	40.954,1
1935	26.245,1	395,9	93	38.275,8
1937	47.712,3	439	101	61.000
1939	45.904,1	331	77	59.000

2. *Valeur des exportations bananières dans la période 1930-36; place du sucre et de la banane dans les exportations totales de l'île* ³⁴ :

	Valeur des export. bananières	En pourcentage des exportations totales	
		bananes	Sucre
1927 ..	1.711.521 F	0,94 %	35,5 %
1930 ..	3.382.935	1,75	28
1931 ..	6.401.499	4,9	22,8
1932 ..	17.621.556	9,3	48
1933 ..	28.166.752	14,8	43,8
1934 ..	32.479.372	21	39,8
1935 ..	49.672.260	30,06	40,05
1936 ..	63.764.452	36,6	32

« Révolution bananière », le terme n'apparaît pas excessif ; il ne traduit que la rapidité et l'ampleur de cette mutation où Basse-Terre devait trouver son salut et le bi-céphalisme de la Guadeloupe sa justification ³⁵.

JEAN-CLAUDE MAILLARD.

(A suivre.)

BIBLIOGRAPHIE CONSULTÉE

I. — OUVRAGES GÉNÉRAUX CONCERNANT LE BANANIER ET SA CULTURE

Les plus récents :

— **Conseils pratiques à un planteur de bananes antillais**, IFAC, Bull. n° 13, Antilles françaises, 1957 (1^{re} édition, 1955).

— N. W. SIMMONDS, **Bananas**, Longman, London, 1959.

— J. CHAMPION, **Le bananier**, Maisonneuve et Larose, Paris, 1963.

II. — LIVRES, REVUES, JOURNAUX

a) Livres et opuscules :

1926, Ray C.P. BOONE, **Le bananier, culture, industrie, commerce**.

1932, A. BUFFON, **La culture du bananier à la Guadeloupe**.

1935, D. KERVEGANT, **Le bananier et son exploitation**.

1935, G. ROBERT, **Les travaux publics de la Guadeloupe**.

1944, ARIES et CADILLAT, **Le commerce de la banane dans le monde**.

1950, Amiral G. ROBERT, **La France aux Antilles de 1939 à 1943**.

1960, G. LASSERRE, **La Guadeloupe**, thèse.

1962, E. LANIER, **La Compagnie Générale Transatlantique, de la pêche à la morue au paquebot France**, Plon.

b) Articles de revues, presse spécialisée :

1911, HOLLIER, **L'importation de la banane**, Bull. Soc. Acclimat.

1926, A. KOPP, **La banane d'exportation à la Guadeloupe**, « Revue de Botanique appliquée ».

1950, P. BARRERE, **Le marché mondial de la banane**, Cah. d'O. M.

1955, H. DIDIER, **Le marché de la banane**, Nouv. Revue d'O. M.

1962, Don R. HOY, **The banana industry of Guadeloupe**, Soc. and Eco. Study, Institute of Soc. and Eco. Research, Univ. of the West-Indies, Jamaica.

et, **Changing agricultural land use of Guadeloupe**, Annals of the Associat. of American Geographers.

Ont été encore consultées :

— **Revue Agronomique de la Guadeloupe** ;

— **Revue Fruits d'Outre-Mer** (IFAC),

et diverses publications spécialisées dans les problèmes coloniaux, comme la **Presse coloniale**, les **Annales coloniales**, la **Quinzaine coloniale**, le **Courrier colonial** ou la **Revue internationale des produits coloniaux**.

Il eut été intéressant de pouvoir feuilleter une collection du bulletin du premier C.I.B. (Comité Interprofessionnel Bananier). Nous n'avons pu en retrouver qu'un exemplaire !

c) Presse locale :

Essentiellement le **Nouvelliste**, du moins la série conservée aux Archives départementales : 1920-1930. Il eut été utile de consulter quelques feuilles basse-terriennes comme la **Guadeloupe nouvelle**, la **Démocratie sociale** ou **L'Œil**. Nous n'en avons retrouvé que de rares exemplaires.

III. — ARCHIVES

- Conseil général de la Guadeloupe, recueil des délibérations ;
- Collection du **Journal Officiel de la Guadeloupe** ;
- Archives du Gouverneur (Préfecture, Basse-Terre) ;
- Compte rendu des interventions de la Chambre de Commerce de Pointe-à-Pitre.

IV. — STATISTIQUES

Ouvrages précédents et Annuaire statistique de la Guadeloupe 1949-53 en particulier (chap. XIV, partie rétrospective). Douanes (Basse-Terre).

* *

(Les titres et collections ci-dessus ont été consultés aux Archives départementales de la Guadeloupe pour la plupart ; aussi à l'IFAC (Paris et Neufchâteau) et au Museum d'Histoire naturelle à Paris.)

NOTES

1. Une réglementation sanitaire fut élaborée. Ce fut l'objet d'une série de décrets et d'arrêtés : novembre 1938, mars 1939, avril 1939...

2. M. Boudreau, président ; MM. Bonnet, A. Cabre (Syndicat des planteurs de bananes de Basse-Terre), E. Isaac (représentant Pointe-à-Pitre), J. Thomar, membres.

3. Rapport Chaulet sur les cultures dites secondaires.

4. Rapport Isaac. Toutes les citations qui suivent sont extraites, sauf mention contraire, de ce rapport.

5. Prévues par le décret du 8 avril 1939 sur la réglementation phyto-sanitaire des plantations.

6. La coopération, selon le même rapport, n'a pas tenu toutes ses promesses : « La solidarité collective qui est à la base de tous les organismes coopératifs est l'épouvantail assez naturel de ceux qui, mieux placés que d'autres, ne veulent pas garantir les risques auxquels ceux-ci les exposent. Ce manque de confiance incitera toujours à ne grouper que des producteurs de même condition ; or, ce qui explique l'échec de nos petites coopératives, c'est le manque de sévérité qui a présidé à leur recrutement, le caractère démagogique qui leur a été imprimé et les a ou privé de compétence ou encombré d'unités qui n'avaient pas toutes le même intérêt à défendre. Se complaisant dans une médiocrité native, elles ont entretenu et maintenu la pauvreté de leurs moyens au lieu de la soulager et il n'est pas douteux que leur évolution a été moins féconde que l'initiative individuelle. »

7. Rapport A. Cabre.

8. En 1933, la Guadeloupe possédait 370 kilomètres de « routes coloniales » et environ 600 kilomètres de chemins vicinaux, ce qui du point de vue de la densité du réseau la plaçait en assez bon rang : 0,54 km par km² (France : 1,1 ; Indochine : 0,04). Mais ce réseau était très inégal et faisait illusion : la n° 2 entre Pointe-Noire

et Deshaies, classée depuis 1841, n'était pas encore accessible aux autos et même aux charrettes ! En fait, la plus grande partie des chemins et certaines routes (comme la n° 3 de Trois-Rivières à Vieux-Fort) n'étaient que des pistes. L'effort de réfection entrepris à partir de 1932 autour de Basse-Terre et de Pointe-à-Pitre porta surtout dans l'immédiat sur l'amélioration des ouvrages d'art.

9. M. G. Robert, ingénieur principal des Travaux publics des colonies et ancien chef du service des T.P. de la Guadeloupe, décrit ainsi le port dans son livre : **Les travaux publics de la Guadeloupe** (1935) : « C'est le deuxième port de la colonie. Il est situé au sud de la Guadeloupe proprement dite sur une portion de rivage à peu près rectiligne et très accore. Les Instructions nautiques le définissent comme « une rade très ouverte et sans abri surtout par vent du sud à sud-ouest ». Il convient d'ajouter que les vents ne soufflant de ces secteurs qu'exceptionnellement (deux jours en 1930, six en 1931), le mouillage de Basse-Terre se trouve protégé le plus souvent contre la houle qui vient généralement du nord-est, par la pointe du Vieux-Fort. C'est pourquoi, bien que l'embarquement et le débarquement des marchandises présentent parfois des difficultés, en particulier par vent du sud-est qui souffle plus fréquemment (54 jours en 1930, 56 en 1931), il ne faut pas conclure que le mouillage soit toujours aussi inhospitalier qu'il pouvait le paraître. Il n'en reste pas moins vrai que dans le cas où le vent tourne vers le sud, les navires doivent appareiller »...

« ... Le développement du commerce des bananes a mis en question l'amélioration de l'outillage du port. A l'heure actuelle en effet, les régimes de bananes, transportés des plantations par camions, doivent être déchargés dans les magasins pour être repris à dos d'hommes, chargés en chalands et amenés ensuite le long du bord du navire pour faire là encore l'objet d'une rupture de charge. Ces opérations sont longues, coûteuses et malaisées lorsque la mer est tant soit peu houleuse ; les bananes d'autre part sont fragiles et supportent assez mal des manutentions répétées. Il n'existe enfin aucun abri pour les chalands qui doivent rester mouillés à proximité de la côte, dans une situation périlleuse, lorsqu'on ne les utilise point. En cas de mauvais temps survenant inopinément, sans que les chalands aient pu trouver un abri à l'Anse à la Barque, située à sept milles au nord, la flotille court un risque des plus sérieux. »

En 1934, l'équipement du port était le suivant :

— Edifié par la colonie : un appontement en bois postérieur au cyclone de 1928 qui avait emporté le précédent (29 mètres de long ; 2,20 m de tirant d'eau) ; les bâtiments des services du port et de la douane ; une balance (force 15 tonnes) récemment installée.

— Et trois appontements privés en bois avec matériel de levage, magasins, gabarres, chalands et remorqueurs pour la mise à bord :

a) CGT : appontement de 74 mètres de long et 4,40 de tirant d'eau ; une grue de trois tonnes ; deux chalands de 100 tonnes et trois gabarres de 30 tonnes ; 436 mètres carrés de surface couverte.

b) Union commerciale : appontement de 76 mètres et 4,20 de tirant d'eau ; une grue électrique de 2,8 tonnes ; six gabarres de 70 tonnes ; 637 mètres carrés de surface couverte.

c) Lignièrès et Cie : appontement de 60 mètres et 3,50 de tirant d'eau ; une grue à bras de une tonne ; six gabarres dont trois de 70 tonnes, deux de 30 et une de 45 ; 257 mètres carrés de surface couverte.

(A M. Valeau, une gabarre de 75 tonnes.)

— Ni dépôt de charbon, ni possibilité d'alimenter les navires en eau potable.

— Les terre-pleins sont constitués par le cours Nolivos, à la fois lieu de promenade et centre commercial de la ville.

Dès cette époque, l'aménagement d'un quai bananier a été envisagé. Toujours d'après G. Robert (op. cité) : « La colonie a projeté de construire devant le cours Nolivos, un appontement accessible aux navires bananiers d'environ 2.000 tonnes de jauge...

L'ouvrage projeté mesurerait 135 mètres de long et comprendrait une passerelle d'accès de 80 mètres orientée sensiblement N.E.-S.O., avec une plate-forme de chargement de 55 mètres de long et un front d'accostage de 60 mètres orienté à peu près sud-nord.

Le bateau serait accosté transversalement au rivage pour recevoir par l'arrière la houle qui aborde la côte le plus généralement dans la direction sud-nord. Dans cette position il présenterait son avant de trois-quart environ aux vents régnant de nord-est. Pour une longueur hors tout de 80 mètres, un navire serait donc accosté sur 60 mètres, son avant se trouverait sur 5,60 mètres de profondeur d'eau et son arrière sur 13 mètres...

La plate-forme d'accostage serait aménagée pour stocker les bananes avant embarquement. En supposant qu'il soit réservé une surface de 200 mètres carrés pour les manœuvres (déchargement des camions, embarquement...), il resterait une surface de plate-forme de 800 mètres carrés permettant de stocker environ 320 tonnes de bananes. Comme les bananiers peuvent charger en moyenne 400 tonnes de fruits, les quatre-cinquième du chargement pourraient ainsi être approvisionnés quelques jours à l'avance sur le front d'accostage. De la sorte, les bananes n'auraient plus à subir qu'une rupture de charge, au lieu de trois comme à l'heure actuelle.

Telles sont les conditions dans lesquelles les bateaux de 2.000 tonnes de jauge environ pourraient accoster à Basse-Terre. Par mauvais temps, il faut bien le dire, aucun navire n'acceptera de s'avancer aussi près de la côte sur un littoral aussi exposé aux lames. Par beau temps, ce qui est le cas le plus fréquent, et de beaucoup, l'utilisation de l'appontement permettra de réaliser d'importantes économies sur les manutentions de marchandises, dont le tarif d'embarquement se trouvera réduit à dix francs par tonne environ. Au point de vue des travaux, la solution qui paraît préférable est l'appontement sur pieux ; un môle en enrochements nécessiterait, en effet, une dépense plus élevée... »

La réalisation de ce projet fut ajournée ; mais il faut noter que le port qui sera finalement réalisé dans les premières années 60, vingt ans après par conséquent, reprendra l'essentiel du schéma proposé. La décision de faire porter l'essentiel de l'investissement en matière portuaire sur le centre de Pointe-à-Pitre est la cause d'un aussi long délai. Ce n'est que lorsque le développement de l'exportation bananière dans l'après-guerre aura montré la nécessité d'un aménagement moderne, lorsqu'on aura senti aussi l'utilité de rationaliser les opérations du chargement, que la décision sera enfin prise d'ouvrir ce second port. Entre temps les installations de la Rivière-sens viendront utilement compléter l'équipement rudimentaire de Basse-Terre. Assez tardivement cependant — un arrêté du 21-2-1938 autorise M. Déraivin à s'installer dans la zone des cinquante pas géométriques pour y construire un appontement bananier — pour qu'elles n'aient pris quelque importance dans le trafic qu'au lendemain de la guerre.

10. Rapport A. Cabre : « Les seconds capitaines font leur possible en ce qui concerne l'arrimage, mais l'embarquement n'est pas sous leur contrôle, et trop souvent notre marchandise souffre de l'absence de conscience professionnelle de certains dockers qui font ainsi tort à la profession toute entière, soit par leur manque de savoir, soit par leur mauvaise volonté ».

11. Bien que soient quelquefois critiqués les aménagements des navires dont les méthodes de réfrigération ne seraient pas des plus modernes. C'est là d'ailleurs un point sur lequel les experts se partagent.

12. Cf. Le rapport Cabre : « L'an dernier (dans la période juin-juillet-août) nous avons constaté une chute des cours qui s'est traduite par une perte sèche de cinq millions de francs pour notre économie coloniale. Le rapport de la banque du « Crédit guadeloupéen » dit à ce sujet : « Des variations brusques en hausse et en baisse ont été enregistrées. Une des causes de ces variations a été une rotation défectueuse des bateaux pendant le mois de juin... L'arrivée simultanée de quatre vapeurs en provenance de la Guadeloupe et qui ont déversé en un seul jour 350.000 régimes de bananes, environ 3.500 tonnes, sur le marché français, a entraîné une chute des cours de l'ordre de 1,50 par kilo »

13. Il s'agit d'une opinion exprimée par les exportateurs. Selon la Transat, le compartimentage des cales permet un refroidissement fractionné du chargement. Seuls ne sont pas immédiatement réfrigérés (à 13°) les compartiments incomplets, à compléter dans un autre port. La température est cependant abaissée à 19-20° jusqu'à achèvement du remplissage. Le décalage inévitable entre embarquement et mise sous froid s'explique par le refus des dockers de travailler dans des cales refroidies. Quant au problème des chargements complets, Point-à-Pitre est encore incapable de les effectuer ce qui rend inévitable pour l'instant la fréquentation des deux ports à certains navires.

14. Nous relevons dans le « Compte rendu des interventions de la Chambre de Commerce de Pointe-à-Pitre pour le premier trimestre 1937 » ces développements sur ce qu'on a pu appeler le « scandale des filiales de la Transat » : « La Compagnie générale d'armements maritimes à Nantes bénéficie des bons offices de la C.G.T. en comptant avec elle des administrateurs communs dont l'Administrateur-directeur général et les deux fonctionnaires détachés en mission spéciale, rue Auber, par les ministères des Finances et de la marine marchande. Les textes officiels lui reconnaissent la qualité de filiale. De formation assez récente, elle possède une flotte de près de dix bateaux dont une partie destinée au transport des bananes. Parmi ceux-ci, deux ou trois sont déjà à vendre pour insuffisance de vitesse c'est dire quels soins éclairés et compétents ont présidé à leur acquisition.

Détail piquant, les fonds nécessaires à l'achat de cette flotte ont été fournis par la C.G.T. sur les emprunts qu'elle a elle-même contractés avec la garantie de l'Etat (versement à la C.G.A.M. par la C.G.T. : 40.446.515,53 F pour un seul exercice).

Immédiatement après que la C.G.A.M. de Nantes ait pris possession de ces navires, elle les a affretés à la Transatlantique qui, depuis lors, les exploite pour un prix annuel de location d'un volume tel que, dans un avenir très prochain, l'opération d'achat se trouvera totalement amortie. Le principe d'une combinaison de ce genre se résume, pour une filiale, à faire avancer, par une société-mère, le prix d'achat du matériel qu'elle lui donnera ensuite en location, moyennant une redevance annuelle très élevée. Le montant du bail compensant celui des avances, la filiale devient très rapidement, sans bourse déliée, propriétaire d'un bien qu'en réalité elle n'aura jamais aidé à acquérir ; elle continuera même de le posséder au cas de divorce des deux sociétés... »

(M. Abel Gardey, rapporteur de la commission des finances, Sénat, 9 février 1932, annexe n° 85 ; cité dans C.-J. Delval, **A l'assaut des finances publiques, la Compagnie générale transatlantique.**)

15. Prévues par la loi sur la protection du pavillon.

16. On peut dans le même texte lire ces considérations touchant la C.G.T. : « Tous les griefs formulés contre la Compagnie générale transatlantique ont reposé sur une politique qui consistait à ne vouloir envisager le trafic bananier qu'à son point de vue strictement personnel, en s'enfermant avec un aveuglement méthodique dans le cadre rétréci de ses attributions de messagerie... » Cette longue phrase fut mise au passé après discussion en séance plénière ; la brutalité de la formulation suscite de nombreuses réactions. « Profitant de son monopole de fait, elle a eu la prétention de régler la production sur ses possibilités personnelles d'enlèvement, alors qu'il est incontestable que c'est l'inverse qui devrait se produire. Elle a passé des engagements qui se révèlent chaque jour bien supérieurs aux moyens dont elle dispose, ce qui provoque trop fréquemment un dérèglement de ses horaires entraînant à certains moments des arrivages massifs sur le marché métropolitain et par voie de conséquence un avilissement des cours. Cette situation est d'autant plus grave que de son côté le producteur n'a pas le droit de se soustraire aux pertes qu'une telle condition est susceptible de lui faire éprouver, puisqu'il est tenu de payer du faux fret pour le tonnage qu'il aurait jugé prudent de ne pas effectuer. Et là où il y a un véritable excès c'est que ce faux fret est réclamé alors même que la Transatlantique aurait disposé du tonnage ainsi laissé disponible... »

17. La situation internationale explique aussi ce ralentissement. La solidarité du transport et de l'exportation se révèle dans ces circonstances difficiles. En témoigne le fait suivant. Devant la mévente de septembre-octobre 1938, « cause situation internationale », la C.G.T. prenait l'initiative d'annuler, en décembre, faux fret et surestaries encourus par les chargeurs guadeloupéens à cette époque de l'année, ce qui représentait un « cadeau » de 543.883 F (271.883 F de faux fret pour Caraïbe et Guyane du 10 sept., Barfleur du 17 et Guadeloupe du 2 oct., — et 272.000 F de surestaries).

18. Le contingentement des importations coloniales était demandé, de plus en plus, par les producteurs métropolitains inquiets de la concurrence. La banane étant menacée, les exportateurs mettaient autant d'ardeur à affirmer son caractère « national » qu'ils en mettent aujourd'hui à affirmer son caractère « européen » !

19. A l'octroi de Paris la banane bien que fruit « national » et « populaire », doit payer 0,75 F par kilo tandis que l'orange n'est taxée qu'à 0,50 et que les poires et les pêches dont une partie proviennent de l'étranger, ne sont soumises à aucune taxe. A la fin de 1938, il avait même été envisagé de relever le droit sur la banane mais l'idée en fut finalement abandonnée. Etaient intervenus parallèlement pour faire repousser la mesure le député Satineau et le directeur de la Transat, H. Cangardel.

20. Le creux de la production africaine suscitait une pénurie saisonnière dans les ports en relations avec ce contingent, compensée habituellement par des importations de fruits antillais entrant par Dieppe ou Rouen et redistribués à partir de là par voie ferrée. En contraste avec la pénurie à Marseille, Bordeaux ou Nantes, les ports de la Manche voyaient saisonnièrement s'effondrer les cours. D'où l'intérêt de dérouter certains envois des Antilles vers ces débouchés régionaux entre approximativement mars-avril et septembre. Il est vrai qu'une telle mesure eut dangereusement remis en question un partage du marché tacitement établi par les intéressés.

21. D'après le JOG. Les statistiques étaient encore libellées en quintaux métriques à la veille de la guerre.

22. C.R. des interventions de la Chambre de commerce de Pointe-à-Pitre pendant le deuxième semestre 1939, page 38.

23. « La plupart des importateurs de bananes, quelle que soit l'origine des fruits, Antilles ou côte d'Afrique, ont apporté leur adhésion à cette louable initiative » (C.R. des interventions de la Chambre de commerce de Pointe-à-Pitre, deuxième semestre 1939).

24. La grille de répartition prévue était la suivante :

	Déc.-Janv.	Févr.-Avril	Mai-Juillet	Août-Oct.
Guadeloupe	67 %	64	69	55
Martinique	33	36	31	45

25. L'organisation de ce Groupement semble avoir été particulièrement laborieuse. Son rôle : 1. organiser les expéditions, répartir équitablement les chargements entre les planteurs ; 2. assister le service du conditionnement dans le contrôle des exportations ; 3. accorder éventuellement des avances aux planteurs ou garantir (sur le Fonds spécial de la banane) des avances consenties par les banques locales. Il était placé sous la direction du chef du conditionnement par une décision du 17 mai.

26. Devant la réduction de la capacité d'exportation ne manque pas de ressurgir la vieille animosité existant entre les producteurs et les commerçants qui avaient lancé la spéculation bananière mais avaient vu, par la suite, leur rôle se rétrécir singulièrement. La Transat y avait contribué en acceptant finalement de passer contrat avec chacun à la condition qu'il charge un tonnage minimum, et accepte un certain nombre de règles simples (jugées draconiennes d'ailleurs), comme le dépôt d'une garantie bancaire pour le fret, un préavis pour toute rectification, en hausse ou en baisse, du tonnage retenu dans les délais d'usage, un ensemble de pénalités pour dissuader les intéressés de s'engager à la légère (faux fret). Devait-on donc réserver ce fret réduit « au producteur exclusivement », ou fallait-il, au contraire en réserver une part au commerçant-exportateur « pour sauvegarder, sinon un droit acquis, du moins le principe de la liberté commerciale » ? C'est ainsi que M. Isaac résumait le problème dans un rapport présenté à la Chambre de commerce de Pointe-à-Pitre et approuvé à l'unanimité (séance du 10 avril 1940).

27. Non comptés les adhérents aux treize coopératives fédérées.

28. Pour un chargement de 600 tonnes, chacun recevait

$$600 \times \text{contingent accordé}$$

42.000 t

et partageait de la même façon le résultat entre tous ceux qui lui confiaient habituellement des fruits et dont la liste avait été enregistrée (à titre d'exemple, Louis Gabre fils regroupait la production de 240 producteurs).

29. « La France aux Antilles de 1939 à 1943 », pages 58-59. Nommé haut-commissaire en 1939, l'amiral Robert résigna ses fonctions en juin 1943 et fut remplacé par M. Hoppenot mandaté par Alger pour assurer la transition du pouvoir. En Guadeloupe, le secrétaire-général Poirier assura l'intérim du gouverneur Sorin démissionnaire jusqu'à l'arrivée du gouverneur Bertaut en septembre.

30. Idem, page 109.

31. La « famine » fut alors particulièrement ressentie en Martinique

et la Guadeloupe l'aïda à passer ce mauvais cap. Nous devons à l'obligeance de M. Roger Fortuné de pouvoir évaluer l'ampleur de ce courant d'exportation bananière inhabituel, entre janvier et juillet 1943 : 72 tonnes en janvier, 227 en février, 291,3 en mars, 435,5 en avril, 415,3 en mai, 493,3 en juin, 260,6 en juillet. Cf. la **Revue guadeloupéenne** n° 11, 1947 : conte créole ; note n° 16. L'auteur fait dire à son héroïne, une grand-mère évoquant à son petit-fils les années de guerre : « ... Sans poyo, nou té ké mô faim ; Martinique aussi... » c'est-à-dire « Sans poyo nous serions morts de faim ; les Martiniquais aussi » !

32. Tableau des tonnages manutentionnés dans le port de Basse-Terre entre 1933 et 1944. Le développement du trafic est parallèle à celui de l'exportation fruitière mais les deux courbes se trouvent décalées ; c'est que dans la période considérée, Basse-Terre partageait cette activité avec Pointe-à-Pitre :

	Entrées	Sorties	Total
1933	13.176 t.	14.947	28.123
1934	18.636	17.136	35.772
1935	17.317	23.333	40.650
1936	20.078	28.077	48.155
1937	21.445	37.355	58.800
1938	21.925	40.873	62.798
1939	19.928	36.225	56.153
1940	5.692	18.899	24.591
1941	7.409	7.701	15.110
1942	3.785	2.806	6.591
1943	1.279	3.434	4.713
1944	1.999	2.661	4.660

33. D'après l'inspecteur des colonies Lucas, mission 1937-38, « l'évolution de l'économie guadeloupéenne depuis 1927 », 21 mai 1938 ; pour 1937 et 1939, douanes et G. Lasserre, thèse.

34. D'après Lucas, id.

35. Nous n'avons rien dit des mesures prises par le gouvernement de Vichy ou ses représentants pour pallier les difficultés accrues nées de l'armistice. Elles furent de plusieurs ordres :

— **Payer** les produits embarqués pour la métropole avant le premier juillet 1940 et non parvenus à destination (décret-loi du 13 août) ;

— **Intéresser** les planteurs à l'entretien et à la conservation des plantations par des avances remboursables, sans intérêt, consenties par les établissements de crédit locaux (Banque de la Guadeloupe, Crédit guadeloupéen, Crédit agricole) mais garanties par le compte spécial de la banane. Les remboursements commenceraient avec le retour à la normale, c'est-à-dire quand les exportations auraient retrouvé leur rythme de 1938. L'argent devait être consacré exclusivement au paiement de la main-d'œuvre nécessaire et l'utilisation des fonds était contrôlée par les services de l'agriculture (loi du 1^{er} octobre 1940 ; conditions d'application dans la colonie au J.O.G. du 28 novembre).

On peut mesurer l'importance de l'aide ainsi accordée par les

versements effectués aux organismes prêteurs sur les disponibilités du Fonds de solidarité coloniale en compensation des avances : en 1941, année de mise en route, 6.581.700 F ; en 1942, 11.632.000 F ; en 1943, 5.907.000 F. On évaluait en 1939 les surfaces plantées à 7.000 ha ; elles étaient tombées à moins de 5.000 ha en 1941. Le déclin se poursuit jusqu'en 1943 ;

— **Réorganiser** la profession, en Guadeloupe et la commercialisation en France :

En Guadeloupe, par l'institution, le 15 novembre 1940, au sein du Groupement d'exportation d'un Comité corporatif de la banane chargé de l'exécution de toutes les mesures destinées à organiser et faciliter le conditionnement et l'exportation. Il sera par la suite habilité à examiner les litiges entre exportateurs et producteurs au sujet de la répartition du fret. Il a un rôle consultatif auprès du gouverneur pour tous sujets concernant la banane.

En France, par la création d'un Bureau national de répartition des bananes et produits dérivés. Il travaille en liaison avec le G.I.R.B. Sur l'organisation du commerce des produits agricoles et des denrées alimentaires après juin 40, voir : P. Robert, **Les agrumes dans le monde**, IFAC, 1947, p. 351 et suivantes.

— **Encourager** l'exportation vers la France, si cela est possible ; vers l'étranger surtout, et particulièrement les Etats-Unis qui sont alors les plus directement accessibles :

Vers la France, quelques envois, sur un rythme mensuel à la fin de 1940 et au début de 1941. L'attitude britannique vint entraver rapidement ces efforts. Nous avons retrouvé la trace de quelques expéditions : **Fort-Richepance** du 16-11-40, **Belain d'Esnambouc** du 23-12-40, **Fort-de-France** du 13-1-41, probablement **Fort-Richepance** (ce fut son dernier voyage sous pavillon français), **Belain d'Esnambouc** du 23-2-41...

Le courant d'exportation vers les Etats-Unis eut une existence plus durable mais des résultats inégaux. Bien que les premières liaisons aient eu lieu dès juillet 1940, des relations régulières ne sont établies qu'en septembre. Nous pouvons les suivre assez continument jusqu'en 1942. Notons auparavant que l'exportation fut réglementée en novembre 1940 et placée sous la responsabilité des quatre exportateurs propriétaires de quais à Basse-Terre. Les fruits ne pouvaient être achetés au comptant mais étaient payés au producteur à un prix fixé administrativement après avis du Comité corporatif ; une ristourne était prévue en fonction des prix de réalisation. A partir de 1942, les bénéfices furent répartis à raison de 85 % pour le producteur et 15 % à l'exportateur.

Pour 1940, la succession des envois, leur importance sont bien connus. Le tableau suivant nous donnera toutes précisions utiles :

	Date	Destinat.	Pds nets	Prod. net	Prix moy.
Ft-Richepance	11-9-40	Baltimore	692,5 t.	13.506,42 \$	0,49 \$
Belain d'Esp.	18-9-40	id.	445,9	5.686,31	0,29
Ft-de-France	1-10-40	New York	431,6	4.648,15	0,25
Ft Richepance	16-10-40	id.	511,5	12.704,2	0,53
Belain d'Esp.	31-10-40	id.	488,3	11.851,45	0,52
Ft-de-France	12-11-40	Baltimore	444,1	9.298,04	0,55

Pour 1941, activité en début d'année (deux envois par mois en janvier et février) ; ralentissement en mars-avril (un par mois) qui s'accroît encore à l'approche de l'été (deux envois entre mai et juillet) ; brève reprise en août-septembre (un navire le 20 août, un le 26 septembre) puis ralentissement net avec l'hiver (un navire le 7 novembre ; annulation du n° 18 du 12 décembre, d'où versement d'indemnités, globalement 121.240 F). Nous ne pouvons donner plus de précisions que sur les trois premiers chargements de l'année :

	Date	Destinat.	Pds nets	Prod. net	Prix moy.
Ft Royal	7-2-41	New York	434,1 t.	10.381,39 \$	0,49 \$
Guadeloupe ..	10-1-41	id.	285,2	5.622,73	0,40
Ft Royal	24-1-41	id.	357,9	9.350	0,49

La situation du marché semble se détériorer en fin d'année puisque, outre l'annulation du n° 18 de décembre, les chargements n° 15 (20 août) et 17 (7 nov.) ont donné lieu au versement de primes (0,45 et 0,53 F par kilo net) « à concurrence de la perte subie » par chacun.

Pour 1942, nous ne pouvons saisir l'exportation que jusqu'en avril mais on constate alors une sensible amélioration du marché :

		Vente brute N-Y	Vente nette	Bénéf. par rég. moy.	Net à répartir
Guadeloupe	31-1-42	15.078,89 \$	11.321,29	37,18	21,06
id.	27-2-42	29.317,20	22.524,05	47,45	31,33
id.	3-4-42	57.199,48	45.596,85	72,05	55,93

Le courant nous échappe par la suite. Quelle fut l'ampleur de ce trafic ? D'après les statistiques douanières, 3.684 tonnes en 1940 ; 4.440 en 1941 ; 2.056 en 1942 ; 853 en 1943 mais probablement pour le seul second semestre. Le bilan est maigre et l'on conçoit que beaucoup de planteurs aient préféré renoncer.

Quant à la ligne d'Afrique du Nord, nous donnerons les chiffres douaniers sans plus de commentaires : 1938 : 0,7 tonne ; 1939 : 54,7 tonnes ; 1940 : 100 ; 1941 : 554 ; 1942 : 218 ; puis brusquement en 1943 : 2.267 tonnes. C'est déjà l'amorce de la reprise.

— Prêter aux producteurs sur leurs stocks de fruits séchés. On avait pensé très vite à la possibilité d'une transformation industrielle des fruits inexportables et l'extension du bénéfice de la loi du 20 août 40 aux fruits conservés (garantie de l'Etat et de la colonie aux prêts sur stocks) aurait dû logiquement encourager l'opération. En fait il ne semble pas que les planteurs aient largement exploré cette possibilité avant 1942 comme en témoigne la publication en juin de cette année-là de deux textes précisant les conditions d'application de la loi en Guadeloupe (arrêté du 26 juin ; instruction du chef des services de l'agriculture du 20 juillet 1942). Le ralentissement puis l'arrêt des exportations vers les Etats-Unis semble avoir orienté les planteurs dans cette direction.

