

## Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



# Éléments pour une histoire de l'industrie bananière en Guadeloupe et aux Antilles françaises

Jean-Claude Maillard

Numéro 8, 2e semestre 1967

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1046098ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1046098ar>

[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. (1967). Éléments pour une histoire de l'industrie bananière en Guadeloupe et aux Antilles françaises. *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (8), 42–59. <https://doi.org/10.7202/1046098ar>

Tous droits réservés © Société d'Histoire de la Guadeloupe, 1968

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

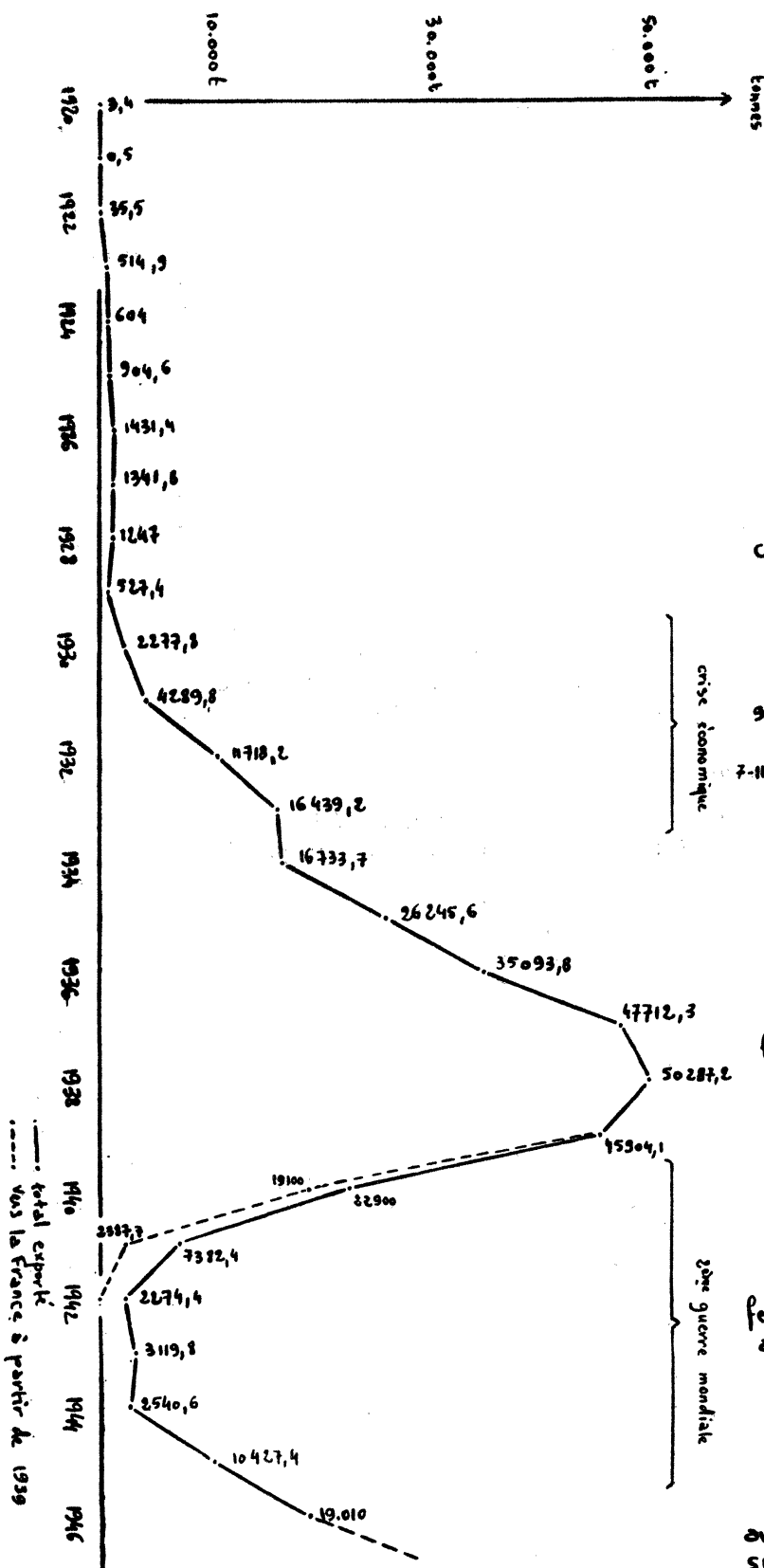
<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

**é**rudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

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



juin 1920 - déc. 1921  
Contingentement des Rhums.

Cyclone du 12/9/1928

crise économique

9/12/31 Contingentement des Imports  
7-11/2/32 Taxe sur les Importations

fin de Import. Canarien

2<sup>e</sup> guerre mondiale

fermeture du marché met aux fruits antillais (avril 41)

avril 46, reprise des sur la métropole

total exporté vers la France à partir de 1939

# ÉLÉMENTS POUR UNE HISTOIRE DE L'INDUSTRIE BANANIÈRE EN GUADELOUPE ET AUX ANTILLES FRANÇAISES

par  
JEAN-CLAUDE MAILLARD

## I. — 1920-1943 : *Entre deux guerres.*

Malgré de timides essais avant 1914 encouragés par la Compagnie Générale Transatlantique mais sans grand succès auprès des planteurs, c'est entre les deux guerres mondiales que les Antilles françaises prirent soudain conscience de leur vocation fruitière. Il faudra cependant attendre les années 30 pour que l'on assiste à l'essor irréversible de la nouvelle spéculation après dix années de tâtonnements et d'efforts. Deux questions viennent aussitôt à l'esprit : Pourquoi ce soudain intérêt pour l'exportation bananière dans les années 20 ? Pourquoi cette réussite longuement différée des années 30 ?

### *Le marché français de la banane avant 1914 :*

C'est en 1890 selon Kervégant, après les Etats-Unis et la Grande-Bretagne et par l'intermédiaire de celle-ci, que le marché français découvre la banane. Ce sera pour lui longtemps encore un fruit étranger, essentiellement canarien, et un luxe réservé à la consommation urbaine, spécialement parisienne <sup>1</sup>. Pourtant l'augmentation lente mais régulière de la demande devait avoir moins de vingt ans plus tard une double conséquence : avec les premières importations en direct une baisse des prix au détail <sup>2</sup> et un début de démocratisation du marché (1908) ; avec les progrès de la consommation l'arrivée des fruits américains par Anvers

puis Rotterdam attirés par la promesse de nouveaux débouchés. Mais cet essor de la demande<sup>9</sup> n'avait encore profité qu'à l'étranger et les fruits espagnols s'étaient taillés la part du lion.

Il n'avait pas échappé pourtant aux colons de Guinée et des Antilles qu'ils pourraient tirer bénéfices de la vogue nouvelle d'un fruit qu'ils connaissaient bien, et de la lente expansion du marché métropolitain. Mais défavorisés par la distance, par l'apprentissage à faire d'une culture nouvelle, par des moyens financiers certainement insuffisants, leurs tentatives restèrent limitées, les résultats faibles et inégaux. Accorda-t-on d'ailleurs aux Antilles la même importance à ces efforts qu'en Afrique où la poussée colonisatrice était plus récente et où la banane apparut alors comme la chance d'une mise en valeur. « Avant la guerre (1914-18), nous dit Kervégant, la Compagnie Générale Transatlantique avait installé sur ses courriers de la ligne des Antilles (Pérou, Guadeloupe, Basse-Terre, Maroni) un certain nombre de cales réfrigérées pour permettre le transport des bananes. Malheureusement les planteurs ne développèrent pas parallèlement leurs efforts. Le Pérou et la Guadeloupe purent réaliser généralement leur plein de fruits, mais les cales de Basse-Terre ne furent que partiellement utilisées et celles du Maroni pas du tout »<sup>1</sup>. Quand plus tard, dans les années 30, le succès de la nouvelle spéculation paraîtra compromis par les réticences de la Transat, on lui reprochera avec véhémence de contrarier l'exportation, ce qui fut vrai à beaucoup d'égards par excessive prudence financière, mais devient plus compréhensible après l'échec qu'elle avait précédemment essuyé.

*Les débuts de la spéculation bananière en Guadeloupe (1920-30) :*

« C'est au plus fort de la crise de l'industrie rhummière que la Guadeloupe a pu le mieux se rendre compte de la nécessité de développer la culture de la banane ; car il y a eu un moment où, sans la banane, l'économie guadeloupéenne eût pu se trouver en péril ».

[H. BERENGER, 1935<sup>2</sup>]

La spéculation bananière aux Antilles françaises trouve son origine dans l'initiative locale de quelques hommes entreprenants. C'est dire la somme des problèmes qu'ils eurent à résoudre sans moyens exceptionnels, sans appuis extérieurs à l'origine qu'il s'agisse d'interventions du capital étranger (du type United fruit cy.) ou même de protections nationales. Tout leur était donc à faire, non seulement susciter une production suffisante et régulière mais trouver le fret nécessaire et au terme assurer la distribution sur un marché envahi par les fruits espagnols et américains, solidement tenu par des sociétés puissantes qui pouvaient avoir recours au dumping pour éliminer un adversaire mal armé. Il n'en faut pas plus, joint à l'inexpérience des premières années et à l'insuffisance du fret disponible, pour expliquer le caractère limité, relativement dérisoire, de ces exportations qui pourtant prirent un lent essor avant que le cyclone de 1928 ne vienne clore brutalement cette phase pionnière révélant du même coup la fragilité d'une activité sous la menace permanente de semblables catastrophes.

Alors qu'une société de la puissance de la United fruit cy. pouvait ignorer de tels risques du fait de l'étalement géographique de sa production et de la possibilité de compenser une défaillance accidentelle par l'apport accru d'un secteur épargné, l'étroitesse du milieu insulaire rendait plus précaire l'exportation et plus fragile la situation des exportateurs menacés d'une ruine périodique qui ne manquerait pas de leur faire perdre du même coup leurs marchés. La situation paraissait sans issue à moins d'obtenir l'appui d'une métropole qui se devait d'encourager sa production coloniale, par une manœuvre convergente des divers intéressés, en se solidarisant de la production guinéenne et martiniquaise qui étaient pourtant à long terme potentiellement concurrentes.

On peut trouver diverses raisons à l'orientation bananière de la région basse-terrienne. L'exemple d'abord. L'extraordinaire succès de la production de l'isthme américain animée par la puissance capitaliste des Etats-Unis, mais aussi, plus proche, l'étonnante transformation de l'économie jamaïcaine qui, en quelques années, avait fait de la colonie britannique un producteur de premier plan, un puissant exportateur et le grand fournisseur de sa métropole grâce aux navires réfrigérés de la Elder and Fylles (1901). La tentation était forte d'imiter, toutes proportions gardées de

telles réussites étant donné la reprise du marché français au lendemain de la grande guerre, nourrie sans doute du secret désir d'offrir à la métropole un fruit national.

Plus profondément, une réorientation plus qu'une reconversion parut nécessaire, au tournant des années 20, à l'économie de toute la partie sud de l'île montagneuse. A l'origine sans doute la crise de l'après-guerre qui s'amorce en Guadeloupe à la fin de 1920, se creuse particulièrement au cours du premier semestre 1921<sup>6</sup> mais se prolonge longtemps encore, succédant à la prospérité des années 1914-18 où le rhum et le sucre s'étaient bien vendus sur le marché métropolitain du fait de la guerre et de la dévastation de la zone betteravière du nord de la France. En 1920 c'est le réveil et à la fin de l'année la crise se dessine avec le fléchissement des prix du rhum et du sucre mais aussi les difficultés du café et surtout du cacao, tous produits qui faisaient vivre la Région de Basse-Terre. L'éditorial du *Nouvelliste* du 4 avril 1921 souligne « l'exceptionnelle gravité » de la situation et le « désarroi du monde des affaires ». « Les denrées produites par la colonie ne sont plus vendues : le sucre n'a pas atteint les prix sur lesquels on comptait, par conséquent la canne n'obtient pas la valeur attendue ; le rhum ne trouve plus preneur dans la métropole, du moins une fiscalité étroite et égoïste a enrayé la consommation du produit, par suite l'existence de la distillerie agricole est compromise ; le café et le cacao connaissent des prix si minimes que les producteurs engrangent leurs récoltes. Le commerce subit par le fait un marasme... Les banques ont été inquiètes. Il a été question du change... »<sup>7</sup>.

Les difficultés générales, en France comme en Guadeloupe, donnent une vogue nouvelle aux thèmes protectionnistes et l'on évoque fréquemment la possibilité pour la métropole de trouver dans ses colonies, les nouvelles comme les anciennes, les denrées qu'elle achète à l'extérieur au prix de regrettables sorties de devises. C'est dans cet esprit que certains, comme le député G. Candace, songent à développer la production bananière antillaise. « Pourquoi ne pas aussi intensifier la production des bananes de nos Antilles, écrit-il dans le *Nouvelliste* du 23 décembre 1921, de façon à leur demander le fruit délicieux qui nous vient de la Jamaïque et de Nicaragua ? Pour le transport des régimes, il suffirait d'avoir des bateaux ayant des cales frigorifiques... ». Certes,

« il suffirait », mais il faudra plus de dix ans à la Guadeloupe pour régler ce problème.

Cependant la plupart des distillateurs persuadés sans doute que la reprise ne tarderait pas et qu'ils pourraient à nouveau tirer les plus gros bénéfices de leurs ventes, mal renseignés aussi des démarches entreprises par leurs concurrents des régions cidricoles et viticoles métropolitaines désireux de se protéger de la concurrence coloniale, poussaient à une extension des surfaces occupées par la canne dans l'espoir d'une toujours problématique remontée des rhums ; et la culture avait progressivement gagné vers les hauts un domaine qui lui était en fait moins favorable. Le contingentement des alcools, progressivement élaboré à partir de 1920, vint en 1922 briser leur enthousiasme <sup>8</sup>, provoquant un reflux qui rendit une partie des terres, celles-là mêmes où la canne n'était pas rentable, à des cultures traditionnelles : caféier, cacaoyer, vanillier, rocouyer, bananier, en associations le plus souvent du type cacao-café ou cacao-banane.

La crise s'attarda jusqu'au début de 1922 puis ce fut avec la remontée de tous les cours en 1923 et 1924 une certaine reprise mais le contingentement des rhums avait ébranlé la vieille économie coloniale <sup>9</sup> en révélant plus nettement les inconvénients de la monoproduction. Dans le désarroi qui suivit la révélation en Guadeloupe des mesures prises, la campagne d'un Maurice Fissier devait prendre un relief particulier et susciter un enthousiasme exceptionnel <sup>10</sup>.

Représentant aux Antilles d'une société métropolitaine dont le but était d'entamer l'exportation des fruits tropicaux et particulièrement de la banane, il apportait non seulement la perspective d'un renouvellement de l'économie pour la région basse-terrienne, ce que certains avaient déjà senti <sup>11</sup>, mais surtout un projet grandiose dont la réalisation permettrait à la Guadeloupe de s'imposer rapidement sur le marché métropolitain. Il fallait cependant assurer d'abord une production suffisante et le travail de propagande de ce promoteur, ses tournées de conférences en particulier, sont parmi les éléments positifs de son œuvre <sup>12</sup>.

Le projet qu'il expliquait avec patience était ingénieux, ambitieux aussi sans doute car s'il n'ignorait pas les réactions

éventuelles de la concurrence étrangère, il les sous-estimait très certainement. Les planteurs devaient s'engager par un contrat librement débattu entre un syndicat fruitier, à créer, représentant leurs intérêts et la société d'exportation « Banata »<sup>38</sup>, à livrer leurs fruits marchands en certains points du littoral, à déterminer, où deux petits navires frigorifiques circulant perpétuellement autour de l'île viendraient en prendre livraison. A intervalles réguliers, tous les trente à quarante jours, deux steamers d'une capacité de 10.000 régimes enlèveraient la récolte et prendraient en outre 1.000 tonnes de produits divers dans une cale spécialement aménagée. Le contrat, d'une durée de cinq ans, ne devait prendre effet qu'à partir du moment où la société serait en mesure de prendre de son côté l'engagement d'acheter et d'exporter la totalité de la production.

En attendant de réaliser cet intéressant projet, en attendant aussi que la société Banata ait réuni le capital nécessaire à son fonctionnement, les premiers essais furent entrepris à partir de 1922<sup>39</sup>. Les résultats furent décevants mais le projet ne fut définitivement ajourné qu'après l'échec du Frutis en 1924 qui fut aussi la première tentative d'une entente pour organiser en commun les chargements. Dans le *Nouvelliste* du 2 juillet nous trouvons ce long article, bilan des actions entreprises et conclusion de cette aventure pionnière. « Toute une campagne a été menée ces temps derniers en faveur de l'exportation de la banane. Une société dont le siège social est à Paris avec un administrateur à Basse-Terre avait donné le branle et était arrivée à intéresser quelques planteurs à une culture qui jusque-là, ne leur avait pas offert beaucoup d'intérêt. Les pouvoirs publics de leur côté ont facilité dans une certaine mesure l'initiative prise par la société Banata : une délibération du Conseil Général, convertie en décret, a exonéré les bananes de droits à l'exportation pendant une période de deux années.

Des expéditions faites par les bateaux de la Compagnie Transatlantique ne furent pas complètement concluantes. Les mauvaises conditions de manutention et de transport sur ces bateaux ne permirent pas aux fruits d'arriver toujours en France en parfait état. Aussi bien la société Banata eut-elle l'heureuse idée d'avoir recours à un bateau spécial avec des aménagements frigorifiques en vue du transport des fruits. C'est dans ces conditions qu'en avril dernier, le



« Frutis I » partit de la Guadeloupe avec une cargaison assez considérable de bananes <sup>15</sup>... Nous avons le regret d'apprendre que contrairement à toutes espérances le Frutis n'a pas donné les résultats que l'on attendait. En effet il nous revient que la cargaison est arrivée complètement abîmée. La traversée ayant duré 14 jours, on imagine que les fruits ont pu mûrir en cours de route. Il est également question d'actes de sabotage en vue d'enrayer l'action de la société Banata. On dit même qu'un procès qui se déroule à Paris établira les responsabilités...

Il ne faut pas conclure en se basant sur cette expérience malheureuse que la question bananière est définitivement réglée dans notre colonie. Il s'agit de la reprendre sur peut-être d'autres bases afin d'obtenir de meilleurs résultats. Le tout est de savoir si les 12 ou 14 jours nécessaires à un bateau pour se rendre en France ne constituent pas un séjour trop prolongé pour la banane qui mûrit assez rapidement. Il semble qu'il convient mieux, au lieu d'expédier la banane, de la manipuler sur place. Cette question a été examinée il y a quelques mois par un journal local (?) qui faisait ressortir la possibilité de fabriquer sur place de la farine de banane... L'écoulement serait assuré puisque la grande fabrique Banania, universellement connue et qui a un représentant en Guadeloupe, a déjà fait savoir qu'elle prendrait la quantité de farine qu'on peut lui offrir... C'est à notre humble avis la façon la plus pratique de résoudre la question de l'exportation ».

Banata n'était plus qu'un beau souvenir mais l'économie bananière était lancée en Guadeloupe et l'exportation encore modeste utilisait désormais les navires de la Transat dont la régularité et la fréquence venaient d'être améliorées fort à propos. « Depuis quelque temps, lit-on dans le Nouvelliste du 1<sup>er</sup> décembre 1925 <sup>16</sup>, le commerce de la banane a pris une importance assez considérable : les paquebots à chaque départ pour la Métropole chargent 1.300, 1.500 ou 2.000 régimes comptant (chacun) 130 à 150 fruits ». Basse-Terre en effet était devenu peu à peu le centre d'une petite région bananière s'étendant alentour sur les premières pentes du massif de la Soufrière, sur les communes de Gourbeyre, Trois-Rivières, Saint-Claude et Baillif entre 100 et 600 mètres. Les fruits achetés aux producteurs par les commerçants ou provenant de leurs propres plantations dans quel-

ques cas <sup>17</sup>, étaient concentrés au chef-lieu où s'effectuaient sur rade les chargements après conditionnement en caisses <sup>18</sup> dont la confection donnait quelque activité à Deshaies et Goyave. « C'est toute une animation, s'écrie le journaliste dont la prose impersonnelle jusque-là prend brusquement un peu de vie, c'est toute une animation dans la Grande-Rue conduisant aux docks de la Compagnie Générale Transatlantique situés Cours Nolvos, les jours précédant le passage du paquebot, avec les auto-camions (sic) trépidants, chargés de caissettes entourées de feuilles sèches de bananier ou de canne à sucre » <sup>19</sup>.

Pourtant, malgré les progrès de l'exportation il est de plus en plus évident que l'on pourrait faire mieux si la société de navigation subventionnée se montrait plus compréhensive. Écoutons les griefs de la Profession. « Malheureusement la Compagnie Générale Transatlantique ne facilite pas ce commerce. Elle a d'abord il y a quatre ans demandé un fret de 5 francs par régime... puis ce fret est passé à 8 francs, ensuite à 12 avec une majoration de 1 franc (par régime) pour les frais de gabarage. La Compagnie ne veut pas par de réguliers contrats assurer une exportation régulière à ceux qui ont recours à ses bateaux pour expédier les fruits. Elle émet même la prétention de limiter le nombre des exportateurs en fixant à ces derniers un maximum de fret <sup>20</sup>. On comprend sans peine comment dans ces conditions le commerce des bananes ne prend pas l'essor que normalement il devrait connaître... Cependant en dehors de l'intérêt particulier de la colonie, la Compagnie Générale Transatlantique réalise d'assez intéressants profits avec le commerce des bananes. Ainsi de mai 1924 à novembre 1925, c'est-à-dire en seize mois, un exportateur de Basse-Terre a expédié 13.970 régimes et la Compagnie a perçu 176.725,75 francs... »

Le cyclone de septembre 1928 dont on a voulu faire le responsable du développement de la spéculation bananière en Guadeloupe, aura pour conséquence essentielle en fait d'accélérer la reconversion de la région de Basse-Terre, parachevant ainsi l'évolution entreprise. Il eut certes dans l'immediat un effet négatif en brisant l'exportation pour un temps d'ailleurs limité <sup>21</sup>. Il eut aussi pour résultat en ruinant la totalité des plantations d'orienter de nombreux exploitants placés devant la dure nécessité de reconstituer leur

activité, vers une culture qui dans l'immédiat offrait la perspective de revenus d'attente non négligeables. N'utilisait-on pas traditionnellement le bananier comme abri des jeunes arbustes ? En même temps le désastre entraîna semble-t-il des transferts de propriétés qui permirent à nos exportateurs, dont certains étaient aussi planteurs, on l'a vu, de consolider leur position en arrondissant leur capital foncier.

Simultanément aboutissaient les efforts entrepris souvent de longue date pour éveiller l'intérêt de la Métropole et obtenir son appui. La loi de mars 1928, antérieure donc au cyclone, venait d'offrir à la production coloniale un premier encouragement en décidant le relèvement des droits de douane <sup>22</sup> au détriment des importations étrangères.

Dans cet engouement soudain qui porta les producteurs à multiplier les bananiers, la reprise fut rapide au lendemain de la catastrophe, mais la croissance des tonnages expédiés <sup>23</sup> pourtant modeste encore masque la désillusion de beaucoup, parmi les petits producteurs principalement, quand on constata qu'en dépit des promesses d'une prochaine solution, le problème du transport des fruits était loin d'être réglé comme on l'avait d'abord espéré. C'est ainsi que certains furent amenés à d'autres solutions. Nous y reviendrons plus tard.

*Protectionnisme (1928-1932) :*

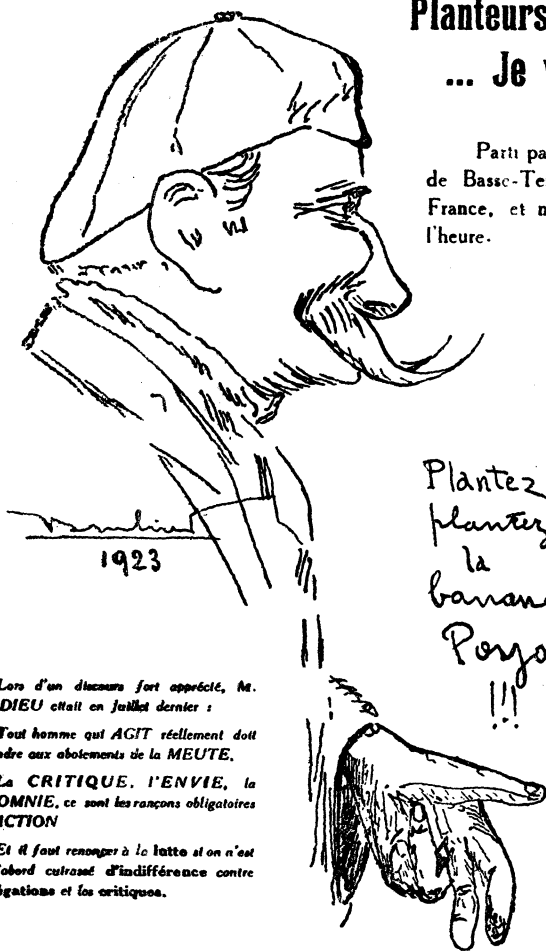
Les premières mesures de protection remontent, on l'a vu à 1928. Elles furent sans effet véritable, la crise de 1929 ayant rapidement annulé le faible bénéfice qu'elles représentaient avec la dépréciation de la peseta puis la dévaluation de la livre. La concurrence des fruits étrangers s'en trouva vigoureusement ranimée. Le seul salut possible pour la production coloniale ne pouvait venir que d'une protection totale du marché <sup>24</sup>.

Importations étrangères (25)		dont Espagne	soit %
1927	80.087 tonnes	62.547,1 tonnes	78,10
1928	111.192 tonnes	86.581 tonnes	id.
1929	127.774,8 tonnes	89.436 tonnes	70,42
1930	183.955,1 tonnes	135.493,6 tonnes	74,07

# Planteurs de Bananes de la Guadeloupe ... Je vous salue...



Parti par Pérou, le 11 Avril 1930,  
de Basse-Terre; le 25 Avril j'étais en  
France, et me mettais en campagne sur  
l'heure.



Plantez  
plantez  
la  
banane  
Poyzo  
!!!

Lors d'un discours fort apprécié, M.  
FARDIEU était en Juillet dernier :

Tout homme qui AGIT réellement doit  
s'attendre aux aboiements de la MEUTE.

La CRITIQUE, l'ENVIE, la  
CALOMNIE, ce sont les rançons obligatoires  
de l'ACTION

Et il faut renoncer à la lutte si on n'est  
pas d'abord cuirassé d'indifférence contre  
les Négations et les critiques.

Si je crus dès mon débarquement pouvoir  
réaliser la question « armement » et « ventes »  
nos bananes » avec facilité... je fus vite  
détrompé; les ENVIEUX étaient là pour m  
rappeler à l'ordre.

Après plus de 5 mois d'absence, je puis  
néanmoins, vous dire tout le plaisir que j'éprouve  
de ne pas rentrer les mains vides.

**A.** Une ligne régulière de Transports fruitiers  
(Bananes Guadeloupe Martinique) est créée.

(a) La Marine Marchande (flotte de Commerce et  
Matériel Naval). Les Colonies (Marine Marchande  
et la Cie G<sup>e</sup> T<sup>m</sup>) ont été constamment au courant d  
mes tracasseries.

**B.** J'ai réalisé l'achat de toutes quantités  
Régimes en caisses et en vrac, (règlement au départ  
Basse Terre); (suivant certaines modalités et obliga  
tions de livraisons).

**C.** Les Garanties bancaires existent dès main  
tenant.

**D.** Tout Propriétaire-Producteur de bananes  
désirant ne pas vendre au départ, mais adresser se  
bananes à des correspondants en France, trouver  
toutes facilités de chargement sur cette ligne spéciale

Ces accords ont été établis tant en mon nom personnel qu'en celui du « Groupement Bananier de  
Guadeloupe » général et central qui m'a fait moralement confiance, lors de mon départ en Avril dernier (J'ai dû  
agir en mon nom personnel, pour, le cas échéant, couvrir les défaillances possibles de certains membres du Groupement)

Je n'insiste pas, ne voulant créer aucune polémique pour l'instant, me réservant le droit de redresser les  
déclarations qui ont eu lieu au cours de mon absence, plus longue que je ne le désirais.

J'espère tout, de VOUS, et de l'AVENIR.

A mon départ de France, par Pellerin de la Touche

Bordeaux, le 11 Septembre 1930

Maurice FISSIER.

Fac-similé d'une proclamation de M. Fissier à ses troupes

Le décret du 9-12-1931 décida donc « à titre exceptionnel et temporaire » le contingentement des importations étrangères qui furent tout de suite plafonnées à 16.000 tonnes pour décembre 1931 et janvier 1932. Mais dès le 7 janvier 1932 quand parut l'arrêté d'application, ce chiffre avait été révisé en baisse et ramené pour le premier mois de l'année à 11.000 tonnes. La réduction progressive du contingent étranger, jusqu'à sa complète disparition en 1937, sera désormais une des constantes revendications de la production coloniale.

Contingent étranger <sup>20</sup> en tonnes			
1932	192.000	1935	115.000
1933	195.000	1936	91.000
1934	130.000	1937	0

Les Espagnols pourtant ne renoncèrent pas à la résistance et tentèrent même la contre-attaque. Maîtres du marché français de longue date ils y avaient trouvé une compensation au rétrécissement du débouché britannique et s'y étaient solidement installés, s'emparant pratiquement de la mûrissierie. Sur le plan commercial, ils entreprirent donc entre 1932 et 1935 une politique de dumping qui resta sans résultats, le gouvernement français ayant très vite décidé le soutien financier de sa production coloniale. Sur le plan politique, l'action fut de deux ordres : obtenir à l'intérieur du contingent étranger un élargissement de la part dévolue aux fruits canariens qui passa effectivement de 73-74 % à 80 % en 1934 et 90 % en 1936 ; obtenir un régime douanier préférentiel ce qui, en 1936, entraîna réduction du quart de la taxe prévue par la loi de 1932 pour les seuls fruits espagnols. Tout cela d'ailleurs en vain puisque 1937 voit le marché français se fermer pratiquement obligeant la production espagnole à la recherche d'autres débouchés qu'elle trouvera dans les circonstances que l'on sait sur le marché allemand.

Maintenant que la production coloniale avait acquis à la faveur de la crise la protection qui lui était nécessaire, il lui fallait se développer à la mesure de la demande métropolitaine. Les difficultés économiques en France et l'insuffisance encore de l'offre ne permirent pas aux importations de se

maintenir dans l'immédiat et elles décreurent d'abord jusqu'en 1935. La concurrence des oranges espagnoles qui n'étaient pas soumises aux mêmes limitations que la banane, une certaine désaffection de la part des consommateurs jouèrent aussi dans le même sens. Un renversement devait ensuite s'opérer sans pourtant que l'on ait pu à la veille de la seconde guerre mondiale retrouver le sommet de 1931-1932 <sup>27</sup>.

Pourtant on avait aussitôt pris les mesures financières complémentaires qui devaient stimuler l'effort des producteurs. Ce fut l'objet de la loi du 7 janvier 1932 <sup>28</sup>. Elle tendait « à assurer la sauvegarde de la production dans les colonies, pays de protectorat ou territoires sous mandat » et devait fournir aux planteurs un utile soutien pécuniaire en établissant pour dix ans une taxe spéciale sur toute importation en France de fruits frais <sup>29</sup>, à raison de quinze centimes par kilo, dont le produit devait être réparti entre les divers intéressés au prorata des quantités annuellement envoyées sur le marché <sup>30</sup>. Les fonds ainsi répartis devaient servir en particulier dans chaque territoire à verser aux producteurs une prime à l'exportation dont le taux devait atteindre « au maximum la différence entre prix de revient », fixé par arrêté local <sup>31</sup>, « et le cours moyen trimestriel de vente de la banane » correspondant à la moyenne des cours cotés dans les ports métropolitains. Cette prime devait bien sûr disparaître quand les deux chiffres seraient à égalité et que la banane coloniale serait devenue concurrentielle <sup>32</sup>.

F au kilo importé (33)	1932	1933	1934	1935	1936	1937
1 <sup>er</sup> trimestre .....	0,50	0,75	0,40	0,35	0,25	—
2 <sup>ème</sup> trimestre .....	0,50	0,50	0,40	—	—	—
3 <sup>ème</sup> trimestre .....	0,50	0,50	0,30	—	—	—
4 <sup>ème</sup> trimestre .....	0,75	0,65	0,45	0,35	0,63	0,15

C'est dans de telles conditions que l'exportation coloniale prit en fait son véritable essor. La Guinée, la Guadeloupe, la Martinique puis à partir de 1932-33 la Côte-d'Ivoire et le Cameroun développèrent presque simultanément leur industrie bananière. Il fallait cependant encore régler le grave problème du fret qui restait partout le principal goulot d'étranglement.

*Importations coloniales*<sup>34</sup> :

Année	Total	Guinée	C. d'Iv.	Came- roun	Guad.	Mart.
1926	3.813 t.	2.363			1.431	19
1927		2.800			1.341	43
1928	5.817 t.	3.995			1.240	552
1929		6.580			527	718
1930	12.317 t.	9.274			2.277	761
1931		11.926			4.289	1.122
1932	33.781 t.	17.508	13		11.712	4.548
1933		22.494	116	592	16.405	9.188
1934		25.177	1.614	1.871	16.840	14.234
1935	89.416 t.	31.539	4.439	7.740	26.140	19.558
1936		45.752	6.349	16.865	35.011	25.690
1937		46.772	8.614	24.134	47.712	39.362
1938	175.813 t.	52.856	12.271	25.992	50.287	34.407

(à suivre)

Jean-Claude MAILLARD  
*Centre d'Etudes Supérieures Littéraires  
de Pointe-à-Pitre*

*NOTES :*

1. « Jusqu'à présent la banane n'est en grande partie consommée qu'à Paris et dans quelques grandes villes » (Hollier, 1911. Il évalue la consommation parisienne à 150 - 200.000 régimes).

2. Le débarquement des fruits directement dans les ports métropolitains permettait l'économie d'un double fret (Canaries-Angleterre et Angleterre-France) et de la moitié des droits de douane (Hollier, 1911).

3. Selon Kervégant (1935), un millier de régimes en 1890 ; 50.000 en 1901 ; 380.000 soit 5.700 tonnes en 1908 — Entre 1909 et 1913, l'évolution a été la suivante : 9.100 tonnes en 1909, 13.520 en 1910, 17.800 en 1911, 24.000 en 1912, 33.700 tonnes en 1913. La guerre sous-marine n'interrompt pas totalement les importations mais les fit chuter à peu près au niveau de 1908 (en 1917 un peu plus de 5.000 tonnes). En 1922 elles n'atteignaient encore que 27.500 tonnes.

En 1910 (d'après Main, cité dans Kervégant) étaient importateurs : Dunkerque où entraient déjà avant 1908 les réexportations britanniques (Otto Thoresen — 8 à 9.000 régimes tous les quinze jours en saison, 4 à 5.000 hors saison), Marseille (Transports maritimes à vapeur — 4 à 5.000 régimes par mois en saison), Le Havre, La Rochelle-La Pallice.

4. Kervégant, *Le bananier et son exploitation*, 1935, page 168.

5. *Revue Internationale des produits coloniaux*, janv. 1935. n° 109.

6. Exportations de janvier-février 1921 comparées à celles de la même période l'année précédente : rhum 180 litres contre 19.647 hectolitres ; café 1.685 kgs contre 224 tonnes ; cacao 2.034 kgs contre 317,2 tonnes.

Série d'articles au sujet de la « crise » dans le *Nouvelliste*, du 4 au 9 avril. Les chiffres ci-dessus sont extraits de la publication du 9/4.

7. Il ne s'agit pas ici du problème de la valeur en devises étrangères du franc. Le « change » désignait une opération bancaire destinée à limiter les sorties de capitaux et assurer l'équilibre de la balance de la colonie.

8. Selon la formule du *Nouvelliste*, ce fut un « coup de tonnerre dans un ciel serein » !

9. *Nouvelliste* du 4 janvier 1923 : « On comprend l'émotion causée dans tous les milieux par les nouvelles arrivées vendredi dernier de Paris annonçant que la chambre avait limité la production des alcools de canne à sucre. Le chiffre indiqué par la chambre (160.000 hl. d'alcool pur par an) est loin de représenter la production annuelle des colonies. De sorte que la décision appliquée ne pourra que ruiner les producteurs. Un décret fixera la répartition entre les colonies productrices. Naturellement la Guadeloupe qui produit moins que la Martinique aura un contingent inférieur à celui de la colonie voisine. Les distilleries actuelles devront, en partie, fermer leurs portes : ce sera le chômage ; la ruine pour les planteurs de cannes ; et le budget qui perçoit plus de deux millions de francs de droits de sortie sur les rhums ne pourra s'équilibrer ».

10. Témoin cette réunion du 27/2/1923 où furent élus le bureau et les membres du « comité d'études » qui, sur une idée de Pichon, devait être l'âme de ce renouvellement économique. Y assistaient le Gouverneur et le Maire de Basse-Terre ; Mgr Genoud exprima ses regrets de n'avoir pu être personnellement présent. La liste des membres publiée dans le *Nouvelliste*



du 8 mars est qualifiée par ce journal de « liste d'union sacrée ». Etaient représentées toutes les communes entre Pointe-Noire et Goyave à l'est (sauf Vieux-Fort).

11. « En 1920 un de nos compatriotes... M. René Edmond, de retour d'un de ses voyages en France, sollicitait M. Camille Dain de réunir quelques personnalités du monde agricole et leur exposait les chances de succès que pouvait obtenir sur le marché français, l'exportation de notre production bananière. Issue d'un milieu où on se consacrait exclusivement à l'industrie sucrière, l'idée fut accueillie avec le scepticisme que rencontre généralement sous nos tropiques toute entreprise qui réclame, contre des habitudes déjà vieilles, un effort nouveau dans l'incertitude.

La colonie n'avait à ce moment que quelques bananiers disséminés çà et là, autour des cases, pour la consommation domestique et l'élevage du bétail. Grouper cette production pour en faire une marchandise d'exportation semblait d'une difficulté insurmontable à un moment surtout où nos chemins de pénétration et nos moyens de transport par terre étaient pour ainsi dire inexistantes. L'idée donc s'altérait déjà dans la molle volonté des incrédules et allait peut-être s'évanouir dans la fumée fugitive des rêves lorsqu'un second pionnier, M. Maurice Fissier, la reprit victorieusement, la propagea, avec une activité et un courage auxquels il faut rendre hommage, dans tous les centres de la Guadeloupe proprement dite et en fit une réalité ». E. Isaac, secrétaire de la chambre de commerce de Pointe-à-Pitre in Revue Agricole de la Guadeloupe et des dépendances, Vol. VII, n° 6, juin 1934 (Considérations sur le commerce de la banane).

12. Mars-avril 1923. Tous les bourgs de la Basse-Terre méridionale furent ainsi visités : Gourbeyre, St. Claude, Trois-Rivières, Capesterre. Aussi Vieux-Habitants, Pointe-Noire, Deshaies, Bouillante.

13. L'idée de créer la société remonte vraisemblablement à 1921 — Fissier avait su intéresser des amis parisiens à ses projets —, mais la société ne vit en fait le jour qu'en 1924.

14. Le 7 mai 1922 furent chargées 100 caisses sur le courrier postal de la CGT : 50 par Fissier, 50 par de Meynard, agent de la Compagnie à Basse-Terre. A peu près à même époque MM. Cabre et Lignières entreprirent leurs exportations.

15. 12.000 régimes dont 10.500 en cales spéciales et 1.500 sur le pont.

16. Les citations qui suivent sont empruntées au même article.

17. « Les premières exportations furent faites surtout par les gros propriétaires de caféiers, qui exportant leurs propres récoltes purent supporter plus allègrement les frais d'une expérimentation coûteuse » (Revue agricole de la Guadeloupe, juin 1934, page 155).

18. Caisses à claire-voie de 92 sur 80 et 40 d'épaisseur. Les régimes sont matelassés de ouate ou de feuilles sèches de bananier.

19. Basse-Terre assure le gros de l'exportation mais Pointe-à-Pitre exporte en fait à partir de 1925 un certain tonnage. En tonnes :

Années	Basse-Terre	Pointe-à-Pitre	Total
1925	896,6	8	904,6
1926	1411,6	19,7	1431,3
1927	1156,9	184,9	1341,8
1928	995,3	251,2	1246,5
1929	492,5	34,8	527,3
1930	2173,9	103,8	2277,7

Les fruits sont débarqués au Havre surtout et à Bordeaux. Saint-Nazaire reçut des fruits jusqu'en 1929 quand la Transat concentra ses activités au Havre.

20. cf. *infra*.

21. Exportations d'août 1928 : 151,2 t. ; rien en septembre ; 0,6 t. en octobre ; 1,9 t. en novembre ; 0 en décembre, janvier et février ; timide reprise en mars et avril (7 et 5 t.) ; retour à la normale en juillet 1929 : 100 t.

22. 20 francs au tarif minimum ; 40 au tarif général.

23. Moyenne 1926-27 : 1.400 tonnes, près de 100.000 régimes ; 2.280 tonnes en 1930, 162.000 régimes ; 4.300 tonnes en 1931, 270.000 régimes.

24. « Le prix de la banane qui oscillait ces dernières années entre 3,50 F et 4,75 le kilo est tombé rapidement à 1,65 et certains arrivages quelquefois à 1 F ». Or le prix CAF de la banane martiniquaise est alors d'environ 1,65 le kilo. (Rapport au président de la République, 9/2/1931).

25. D'après le Journal Officiel de la Guadeloupe 1931.

26. D'après Aries et Cadillat, 1944.

27. En 1931, la France a importé 214.000 tonnes ; en 1932, 224.000 tonnes. En 1938, elle n'importait encore que 178.000 tonnes. Il faudra attendre 1950 pour que le chiffre de 200.000 tonnes soit à nouveau dépassé.

28. Elle avait un précédent, la loi du 31 mars 1931 établissant une taxe spéciale sur certains produits d'origine française ou étrangère (café, caoutchouc, sisal, manioc) dont le produit était intégralement réservé au soutien de la production coloniale

29. 60 centimes par kilo pour les bananes séchées et farines.

30. En avril 1932, la répartition suivante fut adoptée, à titre d'exemple : Afrique occidentale 67,90 % (elle avait en 1931 exporté 11.652 tonnes) ; Guadeloupe 24,98 % (en 1931 : 4.289 tonnes) ; Martinique 7,12 % (1931 : 1.222 tonnes).

En 1933 et 1934, les pourcentages furent les suivants :

	1933	1934
A.O.F. ....	50,55	45,61
Guadeloupe .....	34,53	33,75
Martinique .....	13,40	19,20
Cameroun .....	1,14	1,31
Madagascar .....	0,35	0,11
Océanie .....	0,007	0,02

Le total des recettes au titre de la loi du 7/1/1932 était de :  
32.368.128 F pour l'année 1932  
28.943.041 F pour l'année 1933 (*Bull. CIB*, février 1935).

31. Il s'agit du prix CAF. Il était de 2,35 F au 1/1/1933 ; de 2,15 au 1<sup>er</sup> octobre 1934 ; de 1,95 au 1<sup>er</sup> janvier 1936 (en avril 1936 le cours à Londres de la banane de Jamaïque était de 1,24 F le kilo). Au 1<sup>er</sup> janvier 1937 il est de 2,05 et de 2,30 pour le quatrième trimestre.

32. Décret du 11 février 1932 fixant les conditions d'application de la loi du 7 janvier 1932.

33. D'après le Journal Officiel de la Guadeloupe.

34. D'après H. Didier, 1955.

N.B. — *La bibliographie utilisée pour cet article sera publiée ultérieurement.*