

# SECTION FRANÇAISE

## La Lutte Contre les Rats Sur les Navires <sup>1</sup>

La dératisation, en 1925 et 1926, sur les bateaux australiens ne quittant pas le pays pour les ports étrangers, au moyen des fumigations, des pièges et du poison, a permis de conclure que la grande majorité des vaisseaux transportant des cargaisons sont maintenus pratiquement indemnes de rats (0 à 0.3 en moyenne pour les charbonniers; 1.1 à 1.7 pour les vaisseaux marchands). Quelques navires de type ancien de construction donnent des rats à la fumigation et dans les pièges, et ces navires sont presque entièrement responsables de la moyenne indiquée pour les vaisseaux marchands.

Les bateaux à passagers sont les moins satisfaisants au point de vue de l'infestation par les rats (14.6 26.3), ce qui est dû en partie au transport des produits alimentaires et à l'élément humain qui rend ces provisions accessibles aux rats, malgré les vérifications; en partie aussi aux difficultés plus grandes d'une fumigation efficace dans les paquebots, par comparaison avec les bateaux de commerce.

Une distinction doit être faite entre les différentes catégories de navires, au point de vue des fumigations périodiques; les intervalles de temps entre les fumigations devront être appréciés suivant les risques relatifs d'infestation par les rats.

La construction des vaisseaux de type moderne a une influence nette sur l'infestation par les rats (type moderne, 1 à 2 rats en moyenne; vieux modèle, 3).

Pour les navires venant des pays étrangers et arrivant en Australie, on a des chiffres plus élevés (calculés sur une période de six mois jusqu'à fin novembre 1926). Par la fumigation, on a en moyenne pour les nouveaux types 6.5 rats; pour les anciens modèles 5; avec les pièges, respectivement 2.9 et 1. D'après les divers pays, on a par la fumigation les moyennes suivantes:

	Vieux modèle	Nouveau modèle
Empire Britannique.....	9	1
Autres pays d'Europe.....	4	2
Etats-Unis d'Amérique.....	2	5
Canada.....	8	15

<sup>1</sup> Par M. J. Holmes. *Health*, 1927, v, 38-45. Analysé dans le *Bulletin de l'Office International d'Hygiène Publique*, 1927, xix, 1834-1836.

Les pièges donnent des résultats similaires.

L'avantage réel de la construction moderne réside dans les faits suivants: L'opération de dératisation est plus efficace sur les nouveaux modèles que sur les anciens, car sur ceux-ci les rats peuvent se transporter d'un point à un autre du bateau pendant la fumigation; il y a, en outre, de nombreux coins et des espaces morts, où les gaz, ne les atteignant pas, leur permettent de survivre.

Sur les vaisseaux modernes, la construction métallique remplace en grande partie le bois; les provisions alimentaires et l'eau sont plus contrôlables et plus inaccessibles aux rats, ne permettant pas leur multiplication. Par contre, la négligence et le manque de soin du personnel dans le traitement des aliments et de l'eau annulent les effets de la construction moderne et favorisent l'accroissement des rats. C'est ainsi que les bateaux faisant le service de Calcutta en Australie et transportant un équipage indigène fournissent une moyenne de 35 rats (vieux modèle) et 23 rats (nouveau modèle), à la fumigation. Les provisions appartenant aux indigènes sont à odeur forte et particulièrement attirante pour les rats; en outre, elles sont placées d'habitude sur le gaillard d'avant, plus accessible aux rats.

La nature de la marchandise transportée a une grande influence sur l'infestation par les rats; ainsi les bateaux transportant des phosphates ne présentent pratiquement pas de rats; sur 11 de ces bateaux, au cours des 6 mois terminés fin novembre 1926, on n'obtint par la fumigation et les pièges que huit rats, soit moins de un rat par bâtiment. Il en est de même pour les vaisseaux transportant de l'huile. Par contre, les bâtiments transportant des marchandises attirant les rats sont particulièrement infestés (49 à 79 rats en moyenne).

Les bateaux transportant des passagers et des marchandises offrent une moyenne en général plus élevée que les bateaux n'ayant que des marchandises (respectivement 20 et 7 rats en moyenne par bateau).

Il faut remarquer que, suivant les compagnies maritimes, faisant cependant les mêmes lignes, on trouve de notables différences; ainsi, pour les vaisseaux faisant le trafic entre le Japon et l'Australie, on trouve respectivement 79, 23 et 2 rats en moyenne.

En principe, tout navire arrivant au terme de son voyage dans un port de l'Australie est soumis à la fumigation; cependant, on peut exempter les vaisseaux présentant des certificats de fumigation délivrés par les autorités sanitaires reconnues d'autres pays, pendant une durée de six mois à partir de la délivrance du certificat. Néanmoins, l'officier de quarantaine, s'il le juge nécessaire, peut ne pas en tenir compte et soumettre le vaisseau à la fumigation. Mais, dans la grande majorité des cas, les fumigations pratiquées par les pays d'origine des bateaux se sont montrées efficaces et l'exemption a été accordée en Australie.