

# LA PRODUCTION FORESTIÈRE EN GOLD-COAST

par G. DE COURSON,

Expert en bois près le Tribunal de la Côte d'Ivoire,  
Délégué-Mandataire de la Société Générale de Surveillance.

## FOREST PRODUCTION IN GOLD COAST SUMMARY

*It is a few years since Gold Coast has considerably developed the yield of its forest. In 1951, the sole export grades have totalled 238,000 metric tons. Exploitation of the forest areas is mainly carried out by small african contractors having from 1 to 3 lorries available. The use of caterpillar tractors is rather uncommon except for a few important British concerns. There are 16 sawmills in Gold Coast, some of which being of the most modern type.*

*Total logwood production as from 1-4-50 till 31-3-51 has amounted to 406.000 metric tons.*

## LA PRODUCCION FORESTAL EN LA COSTA DE ORO RESUMEN

*Hace ya algunos anos que la produccion de los bosques se ha considerablemente desarrollada en la Costa de Oro. En 1951, las solas calidades « export » han logrado la cantidad de 238.000 toneladas. La explotacion es, por la mayor parte, obra de pequenas empresas africanas trabajando con 1 a 3 camions. Son poco empleados los tractores de orugas a excepcion de algunas importantes empresas britanicas. En la Costa de Oro, hay 16 empresas aserradoras entre las cuales se encuentran algunas de las mas modernas.*

*La produccion maderera total por el periodo 1-4-50 a 21-3-51 ha sido de 406.000 toneladas.*

## REGIME DOMANIAL

La forêt de Gold-Coast couvre une superficie légèrement supérieure à 40.000 kilomètres carrés, sur laquelle 26.000 kilomètres carrés sont libres à l'exploitation et 15.000 kilomètres carrés environ constitués par des réserves forestières.

Les propriétaires de cette vaste forêt sont les différents chefs et sous-chefs de provinces et de villages selon le droit coutumier. L'autorisation d'exploiter une parcelle de forêt est laissée à leur discrétion, et tout exploitant forestier désirant travailler dans un secteur donné doit passer un accord avec le propriétaire de cette zone s'engageant à lui verser d'abord une rente annuelle au square mile (1 sq. m. = 2,59 km<sup>2</sup>) de l'ordre de £10, ensuite une dîme sur chaque arbre exploité. Celle-ci, appelée « Royalty », varie de 10/ à 20/ par arbre pour les espèces communes, et monte jusqu'à 60/ et même 80/ pour les acajous, soit un maximum de 2.000 francs CFA pour l'arbre entier. Moyennant quoi, l'individu ou la société est autorisé à exploiter la forêt sur la superficie déterminée, pendant une durée de X années, en général de 25 à 40 ans suivant les accords. Il est évident

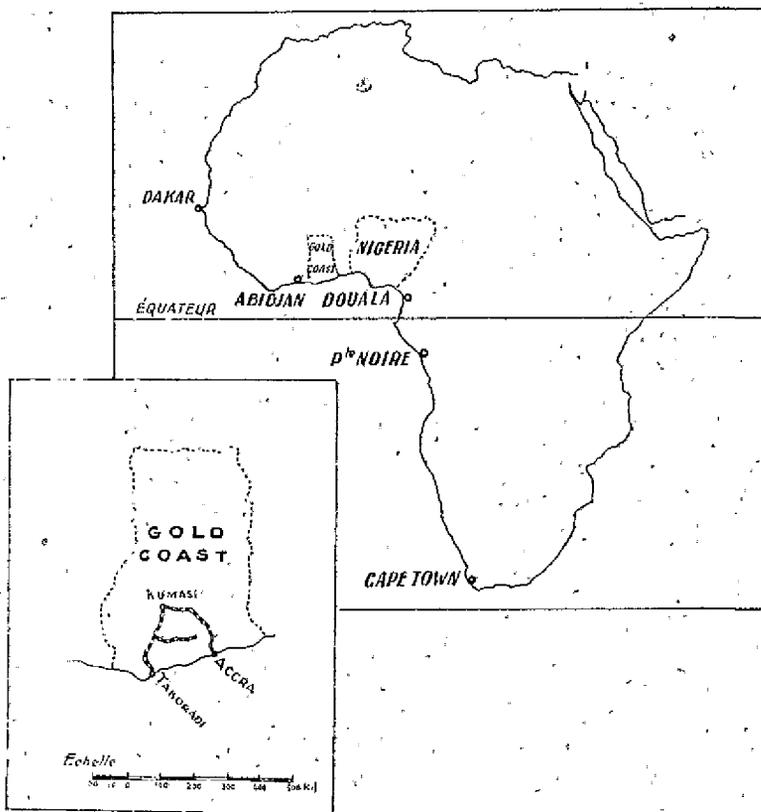
que cette acceptation par le ou les chefs de village ne va pas sans un substantiel pot de vin supplémentaire qu'il est difficile d'apprécier.

L'accord est ensuite dûment enregistré auprès des autorités de Gold-Coast (droits d'enregistrement £100, soit 50.000 francs CFA, la valeur moyenne déclarée étant de £200 pour l'autorisation, soit 100.000 francs CFA).

Le contrôle des coupes est pratiquement inexistant, bien que des agents du Forestry Département sillonnent sans cesse la forêt pour veiller à ce qu'elle ne soit pas inutilement massacrée par les cultivateurs en donnant des autorisations de débroussaie de zones.

Il est évident que cette organisation est déficiente, et les Anglais conseillent maintenant aux autochtones de tenter de modifier ce système dans son ensemble, bien que cela soit considéré comme momentanément impossible à cause de l'abondance des coutumes locales trop profondément ancrées dans les mœurs.

Enfin l'ensemble de la forêt est arbitrairement divisé en une vingtaine de « zones de coupe » numérotées de A à X, cette lettre, peinte sur chaque bille exportée, permettant de situer la région de provenance.



### EXPLOITATION

L'exploitation est menée par un grand nombre de petits exploitants africains (plus de 200) possédant chacun 1, 2 ou 3 camions. Parmi ces forestiers, certains arrivent à percer, trustant alors la production de toute une zone et deviennent de « bigmassas » fort riches et influents.

Enfin quelques grosses sociétés britanniques ou étrangères se sont, elles aussi, installées.

Seules ces dernières emploient des Caterpillars (D 7 en faveur); la masse des exploitants allant chercher la bille avec leur camion au pied de l'arbre. La ou les billes sont chargées au Tir for et au cric, le palan n'étant pas apprécié.

A signaler un cric intéressant par son poids léger, son maniement aisé et sa haute fourche, appelé « Monkey-Jack », de fabrication anglaise.

De nombreux transporteurs africains — ou même européens — s'offrent à descendre les bois des chantiers au rail, ou même au port d'embarquement (pratiquement aucune bille ne descend par rivière, celles qui existent ne menant pas à Takoradi).

Le prix de ce transport est de 6 1/2 d. la tonne-mile, correspondant approximativement à 9 francs CFA la tonne kilométrique.

Mais la majeure partie des bois descendent par train, celui-ci étant réellement l'épine dorsale du pays (plus de 200.000 tonnes transportées en 1950). Le potentiel de descente du rail est estimé actuellement à 350.000 tonnes, et le Gouvernement prend des mesures pour arriver dans l'avenir à pouvoir transporter 500.000 tonnes de grumes.

Le « train » est composé de 8 wagons de 16 tonnes de port en lourd. Il y a trois sortes de tarifs, variables selon les distances de 50, 100 ou 171 miles, cette dernière étant celle de Kumasi à Takoradi. Ci-dessous, tableau comparatif des tarifs ferroviaires :

Class of Timber	50 miles		100 miles		171 miles	
	£ s. d.	C.F.A.	£ s. d.	C.F.A.	£ s. d.	C.F.A.
Export Logs (grumes export)	10. 4.	5.100	14. 8.	7.200	18.16.	9.400
Sawmill Logs (grumes scierie)						
Sawn Timber for export	4.17. 6	2.387	7. 2. 6	3.563	10. 7.	5.175
(bois débités pour export)						
Sawn Timber domestic	9. 6. 6	4.662	16.15.	8.375	25. 1.	12.525
(bois débités pour usage local)						
Veneers and Plywood crated, per truck of 10 tons	8. 8.	4.200	14.19.10.	7.495	21. 2. 4	10.558
(placages et contre- plaqués)						
	13. 10	6.750	23. 9. 2	11.729	32.19. 2	16.479



Photo : Central Office of Information, London

*Un des principaux dépôts de grumes à Kumasi avec, au fond, la scierie de l' « African Woods sawmill ». Les exploitants amènent leurs grumes à ce dépôt pour classification et stockage*

7 gares possèdent un parc à bois avec grue. 10 autres gares ont des rampes de chargement sur leur parc. De plus, le railway dispose de 7 grues à vapeur mobiles, de 5 à 7 T., qui sont envoyées où besoin est. Le prix de location de ces grues est de £ 5 par jour, soit 2.500 CFA. Enfin les gros producteurs s'équipent de plus en plus avec des grues personnelles, ce qui leur permet de charger en n'importe quel point de la ligne.

Pour éviter l'embouteillage au port, une commission spéciale, composée du Directeur général du Chemin de fer, du Chef du trafic, du Conservateur des Eaux et Forêts, de 2 exportateurs africains et 2 exportateurs européens, ainsi que des représentants des compagnies de navigation et des compagnies de transit, se réunit chaque mois, et n'attribue de trains qu'aux demandeurs justifiant, preuves en mains, d'un frêt prochain retenu ou d'un contrat avec une scierie. De plus, l'entrée des billes au port (soit au parc flottant, soit sur terre-plein sous grues) est également sujet à fiche de contrôle, certifiant un prochain

embarquement, et délivré par la compagnie de navigation responsable du frêt.

La capacité de stockage sur terre-plein du port de Takoradi est estimée à 14.000 tonnes grumes, réparties sur 2 quais s'avancant dans le port en doigt de gant, et desservies par 2 grues électriques sur rail à très longue portée (déchargeant les wagons (nouveau quai) et 4 ou 5 grues à vapeur fixes (ancien quai). Le parc flottant doit facilement pouvoir contenir 15 à 20.000 tonnes.

Enfin un quai spécial est réservé aux bois débités, et d'immenses hangars modernes sont en cours de montage, sur une autre avancée en doigt de gant, pour le stockage à l'abri des planches et placages.

## INDUSTRIES DE BOIS

Les scieries de Gold-Coast sont au nombre de 16; sauf erreur, dont 3 possèdent des installations de déroulage et tranchage. Takoradi à lui seul dispose de 4 scieries.

J'ai visité la scierie de la F.H.S. installée en 1950. Ses installations très modernes lui permettent de « passer » de 40 à 50 billes par jour de grosseur moyenne, avec 2 rubans seulement. Les débits de bois fragile sont mécaniquement aspergés d'un produit chimique à la sortie des déligneuses.

Dans un autre bâtiment une dérouleuse « travail » 5 à 6 billes par jour. Les feuilles bien séchées, sont emballées ou transformées en contreplaqué qui nous a paru d'excellente qualité. Les essences déroulées sont l'acajou, le tiama, le sapelli et le makoré. Ce dernier demande une immersion de 90 heures environ (selon la taille des billes) dans un bassin d'eau très chaude.

A signaler que les usines locales emploient le makoré pour les traverses de chemin de fer, en même temps que le badi.

Pour en terminer sur ce chapitre, la plus grande et la plus moderne scierie du pays vient de s'installer à Samerboi, tout près de la frontière française, non loin d'Aboisso, sur le fleuve Tano. Il s'agit de l'African Timber and Plywood Ltd (A.T.P.), émanation de l'U.A.C. La consommation de cette scierie serait de l'ordre de 3.000 tonnes de grumes par semaine.

### PRODUCTION

La montée prodigieuse de la production totale des grumes, uniquement export ressort clairement du tableau suivant de production des 7 dernières années :

1945	2.551.674 hoppus feet
1946	4.093.700
1947	5.221.100
1948	6.245.400
1949	6.151.900
1950	8.158.800
1951	8.339.800 = 238.000 T. environ (à 35 H.P. par tonne)

(Le nombre d'hoppus feet contenu dans une bille est obtenu en multipliant le carré du rayon en pouces par la longueur en pieds et en divisant le nombre obtenu par 144). Une table spéciale des « Computing Weights », établie par le service forestier local, donne le nombre d'hoppus feet par tonne selon les essences.

Les Anglais estimant que, par cette méthode, le pourcentage d'erreurs sur les poids ne doit pas dépasser 20 %.

La consommation totale des grumes par les scieries de Gold-Coast du 1<sup>er</sup> avril 1950 au 31 mars 1951 a été de 5.876.415 hoppus feet, soit environ 167.000 tonnes, qui ont dû fournir près de 100.000 tonnes de débités, les bois envoyés aux scieries étant de qualité très supé-

rieure à ceux débités en Côte d'Ivoire. 40 % de la production sont vendus à la consommation locale.

Le prix d'achat des grumes par les scieries est de £ 4 à £ 5 pour les mauvaises billes, et de £ 6.5 à £ 7.10 pour les bonnes billes, c'est-à-dire 2.000 à 2.500 CFA et 3.250 à 3.750 CFA.

Le prix de vente du madrier est de 12/ le pied cube, soit 10.500 CFA le m<sup>3</sup> environ.

La production totale des grumes export et scierie du 1<sup>er</sup> avril 1950 au 31 mars 1951 a donc été de :

Grumes pour export	8.339.795 hoppus feet
Grumes pour scieries	5.876.415
	<hr/>
	14.216.210 = 406.000 tonnes env.

### EXPORTATIONS

Les principaux pays importateurs sont la Grande-Bretagne, l'Allemagne, les Etats-Unis, les Pays-Bas et l'Afrique du Sud, cette dernière surtout pour les traverses de chemin de fer.

Le pourcentage des exportations de grumes par essences est le suivant :

Acajou	42 %
Wawa (Samba)	22,7 %
Sapelé (Aboudikrou)	10 %
Baku (Makoré)	7,6 %
Kokrodua	3,2 %
Mansonia (Bété)	2,3 %
Emeri (Framiré)	2,3 %
Subaha (Bahia)	2 %
Utile (Sipo)	1,8 %
Kusia (Badi)	1,6 %
Edinam (Tiama)	1,3 %
Divers (8 espèces)	3,2 %

### PRIX

Les prix, actuellement payés à l'exportation sont les suivants :

Acajou :	£ 12 à £ 14 065 + 4 m + la tonne FOB.
	£ 25 à £ 30 100 + 4 m + la tonne FOB.
Samba :	£ 10 065 + 4 m + la tonne FOB.
Sapelli :	£ 11 à £ 12 065 + 4 m + la tonne FOB.
Makoré :	£ 10 à £ 11 065 + 4 m + la tonne FOB.
Sipo :	£ 10 à £ 11 065 + 4 m + la tonne FOB.
Avodiré :	£ 12 pour 065 + 4 m + la tonne FOB.
	£ 25 pour 075 + 4 m + la tonne FOB.
	£ 28 pour 090 + 4 m + la tonne FOB.



Photo : Central Office of Information, London

Vue du bassin de stockage des bois flottables au port de Takoradi

#### a) Matériel

Les seuls camions U.S. circulant encore sont des Chevrolet, G.M.C. ou Ford des surplus, double ponts. Tous les autres sont anglais. Les principaux sont Austin, Bedford et Morriss, 5 T. pont unique, vendus aux alentours de £ 900, soit 450.000 CFA. De gros Diesel commencent à apparaître, mais ne semblent guère appréciés à cause de leur prix élevé (£ 2.500) et de la difficulté de trouver des mécaniciens spécialisés.

Des remorques fixes ou articulées sont accrochées, souvent par des moyens de fortune, aux véhicules.

Quant au gros matériel, il n'est pour ainsi dire pas utilisé, seules les 4 ou 5 plus grosses sociétés emploient quelques Caterpillars D7, sans arche. Mais on leur reproche de coûter trop cher, les conducteurs indigènes sachant mal les utiliser.

*Prix de l'essence.* — Sh. 3/3 1/2 le gallon de 82  
4 l. 1/2, soit — = 18 fr. le litre environ.  
4,5

*Prix des pneus.* — Le 900 × 20 n'est pas employé, la dimension courante étant de 825 × 20 qui vaut, selon le nombre de plis, de £ 28 à £ 32, soit de 14.000 à 16.000 CFA.

*Droit de douane à l'entrée.* — Aucun droit pour les camions, seules les voitures payent un droit fixe de £ 20, soit 10.000 CFA.

#### b) Main-d'œuvre

Il est difficile de connaître le rendement des manœuvres comparé au tonnage, d'autant que la majeure partie des sociétés achètent aux Africains le travail tout fait, c'est-à-dire payent à la tonne pour un arbre abattu, tronçonné et la route d'accès pour camion ouverte. Le prix.

dans ce cas-là, est de l'ordre de £ 2 par tonne, soit 1.000 fr. CFA.

Pour le reste, le rendement moyen du manœuvre de Gold-Coast m'a paru sensiblement le même qu'en Côte d'Ivoire, avec pourtant semble-t-il, plus d'intelligence et d'initiative de la part des chefs et des spécialistes. J'ai ainsi assisté au chargement de 3 billes, de 2 T. chaque, sur un camion, effectué par 6 hommes, un Tir for et 2 crics. Le chargement complet a duré 30 minutes.

Le prix d'un manœuvre en ville est de 4/6 par jour (dernière augmentation en juin) et en brousse de 3/6, soit respectivement 112 CFA et 87 CFA.

La nourriture n'est pas habituellement donnée, mais si elle l'est, la valeur de la ration est déduite du salaire.

### c) Fiscalité

Il n'existe pas de redevance de chantier à payer au gouvernement, ni de taxe d'abattage, non plus de taxe de transaction.

La seule redevance sur chaque arbre abattu et utilisé, la « royalty », est à payer au chef de village et varie de £ 2 à £ 4, suivant les essences.

### LES DROITS DE SORTIE

Pour les grumes, ils sont les suivants :

£ 2 (soit 1.000 CFA) pour toute bille de n'importe quel poids, et seulement pour les 6 essences suivantes : *Acajou, Sapelli, Sipo, Makoré, Bossé et Tiama*. Toutes les autres essences sont libres de droits.

A signaler l'interdiction totale d'export de l'Iroko, cette essence étant réservée à la consommation locale.

Les *fourches* payent un droit de 10/ à la pièce (250 CFA).

Les *débités* payent 9/ par tonne, soit 225 CFA.

La *taxe du port* est de 3/ par tonne, soit 75 CFA.

Le *transitaire* demande pour prise en charge des billes, confection du radeau et remorquage jusque le long du bord 6/11 par tonne, soit 172 CFA.

La *Compagnie de navigation*, pour son pointage à bord et ses documents, vous demande encore 1/3 par tonne, soit 31 CFA.

Le prix de revient de *plage à FOB* peut donc se présenter ainsi :

<i>Pour une bille de 1 tonne</i>		<i>Pour une bille de 5 tonnes</i>	
Port .....	75	Port .....	375
Douane .....	1.000	Douane .....	1.000
Transit .....	172	Transit .....	864
Pointage .....	31	Pointage .....	156
CFA.. 1.278		CFA .. 2.395	

### LES TAUX DE FRET

Sont les suivants, par tonne :

U.K. — 165/6 d pour les grumes et débités.

U.S.A. — \$ 30 pour les grumes ; \$ 28 pour les débités.

Continent. — 185/ pour les grumes ; 126/6 d pour les débités (par mètre cube).

Avant de clore ce rapide rapport sur la production et l'exploitation forestière de Gold-Coast, je pense qu'il n'est pas inutile de souligner l'effort identique entrepris par la Nigéria Britannique, illustré par les seuls chiffres de production de grumes des 3 dernières années (d'après *West Africa* du 9 février 1952) :

Production 1949 : environ 3 millions hoppus feet, soit 70.000 tonnes.

Production 1950 : environ 6 millions hoppus feet, soit 140.000 tonnes.

Production 1951 : environ 12 millions hoppus feet, soit 280.000 tonnes.

Dont près de 60 % en 1951 constitués par de l'obèche.

*Accra ne possède pas encore de port. Les navires doivent être chargés ou déchargés par l'intermédiaire de boats*

Photo : Central Office of Information, Lond

