

LE COMMERCE DES BOIS TROPICAUX



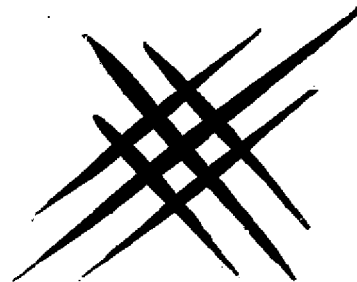
Photo Schaul.

3 - LE TRANSPORT MARITIME DES BOIS =====

Nous rappelons que M. Terver, Conservateur des Eaux et Forêts, Conseiller technique pour les Forêts auprès du Ministre de la France d'Outre-Mer, a bien voulu nous réserver une série d'Etudes sur l'important problème du commerce des bois tropicaux. Après l'exposé général que l'on a pu lire dans notre précédent numéro, l'auteur a l'intention de passer successivement en revue les grands facteurs qui conditionnent ce commerce. L'ensemble de ces articles constituera un document complet particulièrement utile à tous ceux qui s'intéressent aux Bois des Tropiques.

Les articles suivants ont paru dans le N° 1 de notre Revue :

1. Exposé du Problème.
2. L'embarquement des Bois.



Le problème du transport maritime est peut-être le plus important des facteurs secondaires qui conditionnent le commerce des bois tropicaux. Le coût élevé de ce transport réagit d'une façon très sérieuse sur les prix de revient et rend difficile, sur les marchés européens ou américains, la concurrence avec les bois indigènes communs ; les conditions dans lesquelles s'effectuent ce transport, sa durée surtout, limitent de leur côté aussi bien le choix des essences que les normes de conditionnement des produits.

Conditions générales de transport. — Les conditions générales applicables aux bois embarqués à la Côte Occidentale d'Afrique, à destination de la Métropole et de l'Afrique du Nord desservis directement, sont précisées aujourd'hui dans la circulaire n° 16 de septembre 1945 de l'Office Central de Transport des Bois Coloniaux, 32 rue Boissy-d'Anglas, à Paris. Cette circulaire a remplacé la circulaire n° 15 du 1^{er} mai 1939 du même organisme qui, plus large, admettait, aux mêmes conditions, les transports à destination d'Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Brême et Hambourg.

Les conditions sont les suivantes :

Le transport des bois a lieu en cale ou en pontée, au choix du Capitaine du navire, et suivant les clauses et conditions de connaissements des compagnies.

En pontée, l'arrimage est assuré par de grosses chaînes identiques aux chaînes d'attelage des voitures de chemin de fer. Malgré la solidité de cet arrimage, le transport en pontée peut être un danger par très gros temps pour la stabilité du navire.

Chaque compagnie, et ceci est conditionné par le type de bateau utilisé, adopte une proportion bien déterminée entre cale et pontée. Ainsi la Compagnie Delmas-Vieljeux chargeait en général deux tiers des bois en cale et un tiers en pontée. Les « Liberty », par contre, n'admettent qu'un cinquième du chargement en pontée.

Les plans de chargement des navires s'établissent aisément de la façon suivante : on admet que les grumes du Gabon font 105 pieds cubes à la tonne (soit 3 mètres cubes), celles de la Côte d'Ivoire 87 pieds-cubes (soit 2,5 mètres cubes), et les bois débités de 2,5 à 3 mètres cubes à la tonne ; on se borne à diviser le cubique de la cale par ces coefficients.

Le Capitaine a, en outre, la faculté de refuser l'embarquement des billes d'un poids supérieur à 5 tonnes ou d'une longueur supérieure à 8 mètres ; ces exigences sont en fait dictées par l'ouverture des cales et par la capacité des mâts.

On considère en général que le tonnage optimum d'un bateau affecté au transport des bois est d'environ 7.000 tonnes.

Un navire qui dispose d'une série de mâts de 5 tonnes, de deux mâts de 10 tonnes et d'une bigue de 50 tonnes travaille dans d'excellentes conditions. Aussi les Liberty qui sont équipés de 10 mâts de 5 tonnes, de plusieurs mâts de 15 tonnes et d'une bigue de 50 tonnes, sont-ils bien outillés pour le chargement des bois sur la Côte Occidentale d'Afrique.

Signalons toutefois qu'au Gabon on se sert surtout des mâts de 5 tonnes et en Côte d'Ivoire des mâts de 10 tonnes.

Le transport mixte de bois avec d'autres produits n'est pas à préconiser en général et son seul avantage peut être, dans certains cas, de réduire les délais de chargement. Il faut que les produits transportés en même temps que le bois ne soient ni fragiles, ni sensibles à l'humidité ; en effet, l'évaporation due à la présence de bois humide dans une cale chaude provoque des condensations qui retombent en pluie en produisant de nombreuses souillures. C'est pourquoi le transport mixte ne s'effectue en général qu'avec des palmistes ou du karité.

Les équipages permanents des navires assurant les transports des bois doivent être composés de spécialistes. Les Etats-Majors en particulier doivent connaître parfaitement la pratique de leur métier ; au Gabon, par exemple, où le chargement a parfois lieu en un point quelconque de la côte, la connaissance exacte des amers leur est indispensable.

Les chargements s'effectuant la plupart du temps dans des conditions très pénibles par suite de la chaleur et de la barre, la manutention des bois est assurée uniquement par des noirs « Krowmen ». Ils ne sont pas recrutés sur place, mais, par les bateaux français parmi des tribus des régions de Freetown, Tabou, Sassandra et à Monrovia par les bateaux étrangers. Embarqués à l'aller et débarqués au retour, ils constituent ainsi pour chaque navire des équipages temporaires forts de 60 à 80 hommes. Vivant à bord, le capi-

taine doit leur assurer couvert et nourriture. Ils sont encadrés par 2 ou 3 chefs cacatoès connaissant admirablement leur métier.

Depuis la dernière guerre, on recrute les Krowmen de plus en plus difficilement. Pour pallier cet inconvénient et éviter des frais de transport et de nourriture superflus, l'Office des Bois d'A.E.F. tente actuellement une expérience qui consiste à créer, sur la Côte gabonaise, des villages de Krowmen originaires d'A.O.F. ou du Libéria, et de les fixer d'une façon semi-temporaire, en ne les rapatriant que tous les six mois. Cette expérience mérite d'être suivie de près, mais elle n'est en cours que depuis trop peu de temps pour autoriser une conclusion.

Le chargement. — Les chargeurs doivent livrer les bois sous palan du navire, à sa place de charge et aussi rapidement que le Capitaine est en mesure de les recevoir ou les demander. L'embarquement doit pouvoir être commencé au plus tard dans les deux heures de jour qui suivent l'arrivée du navire à son poste de chargement, et doit pouvoir continuer ensuite régulièrement, sans arrêt.

Si l'envoi du chargement le long du bord n'est pas commencé six heures après le mouillage en rade ou après l'accostage du navire le long du quai, ou si les bois ne parviennent pas à l'allure d'au moins 150 tonnes par jour, le Capitaine a la faculté d'abandonner le lieu de chargement sans que les chargeurs puissent prétendre à une indemnité quelconque pour les conséquences que pourraient entraîner ce départ.

Sans qu'il soit dérogé au principe de la prise des bois sous palan, le navire, s'il en possède, peut mettre une touline à la disposition des chargeurs qui en font la demande écrite au Capitaine. La location de cette touline est décomptée selon un tarif fixé par tonne.

La location de la touline ne peut constituer, comme nous l'avons vu dans un précédent article, une obligation pour le Capitaine; en outre, la responsabilité du navire ne peut, en aucun cas être recherchée à l'occasion de l'utilisation de cet engin.

Ajoutons enfin que l'armement décline toute responsabilité en ce qui concerne les crampons et filins qui resteraient à bord après l'embarquement des bois. Il appartient aux chargeurs de les récupérer avant le départ du navire. Il est interdit au Capitaine de donner reçu des dits engins.

Le coût du frêt. — Les prix du frêt, pour les ports de l'itinéraire indiqué plus bas, s'entendent aux 1.000 kilos. Ils sont valables pour les rondins, équarris et bûches d'une longueur inférieure à 8 mètres (la circulaire n° 15 prévoyait également les plateaux dans cette énumération).

Dans certains cas particuliers, ces prix peuvent être fixés au mètre cube, à condition que la demande en soit faite à l'Agent de la Compagnie, dans le port de destination du bois, et avant l'arrivée du navire dans ce port.

Les prix s'appliquent :

1) Au départ de l'Afrique Equatoriale Française, aux bois embarqués à Pointe-Noire, Port-Gentil, Libreville et dans l'estuaire du Gabon.

2) Au départ du Cameroun, aux bois embarqués à Douala et à Kribi.

3) Au départ de la Côte d'Ivoire, aux bois embarqués à Grand-Bassam, Port-Bouet, Sasandra et Tabou.

Signalons à ce sujet que la circulaire précédente prévoyait aux mêmes tarifs les embarquements en Côte d'Ivoire, à Assinie, Grand-Lahou et San Pedro.

Les prix du frêt s'entendent depuis sous palan à l'embarquement, jusque bord arrimé à destination où tous frais de désarrimage, de hissage et de mise sous palan sont à la charge de la marchandise, sauf à Casablanca où la livraison a lieu sous palan.

Dans tous les ports, les frais de pesage et de cubage sont à la charge de la marchandise.

Le frêt est payable d'avance suivant poids ou volume porté sur le connaissement. Il est réajusté au port de destination suivant poids ou volume délivré. Exceptionnellement le frêt peut être payé à destination, si le chargeur souscrit, en faveur de la Direction des Ports Maritimes, un avenant à sa police d'assurance suivant une formule en usage.

Auparavant, des connaissements, comportant des facilités d'option pour les ports habituels de l'itinéraire, pouvaient être délivrés aux chargeurs, sur leur demande et moyennant le paiement d'une taxe qui était perçue, en sus du taux de frêt prévu pour le port de débarquement final de la marchandise. Cette taxe était fixée par tonne ou par mètre cube. Elle restait acquise au navire, que l'option soit levée ou non. Il n'était pas accordé d'option

pour les bois sciés, en planches ou en plateaux.

L'option pouvait être demandée soit pour « Bordeaux option Havre » soit pour « Le Havre option ».

Dans ce dernier cas, les marchandises pouvaient être réclamées dans un des ports suivants : Le Havre, Anvers, Rotterdam, Brême ou Hambourg.

L'option ne pouvait être levée que pour la totalité de la marchandise faisant l'objet d'un même connaissement.

Dans certains cas, les expéditeurs pouvaient être amenés à demander un connaissement « Havre option » alors qu'ils savaient cependant, au moment de l'embarquement, la destination réelle du bois. Si cette destination était indiquée par écrit au Capitaine avant l'embarquement, les bois étaient considérés comme étant chargés pour une destination ferme et exempts du paiement de la taxe d'option.

L'option devait être déclarée à la Compagnie 48 heures avant le passage du navire à la hauteur du Cap Finistère pour les bois destinés aux ports de l'Atlantique, et lors du passage à Ouessant pour les lots destinés aux ports de la Manche et de la Mer du Nord.

A défaut de déclaration d'option dans les conditions ainsi stipulées, les bois étaient débarqués dans le premier port mentionné sur le connaissement.

Ces dispositions ne sont pas encore rétablies.

Après accord avec les Compagnies, il peut être accepté des bois dans d'autres escales que celles désignées plus haut. Toutefois, il est stipulé que, pour les opérations effectuées dans chacune de ces escales, un minimum de 750 tonnes devra être garanti et il sera appliqué un surfrêt de 85 francs par tonne.

Pour les billes longues, il est perçu en outre une majoration, calculée par tonne ou par mètre cube, pour chaque mètre ou fraction de mètre au-dessus de 8 mètres.

Les prix de frêt s'étendent jusque :

— bord arrimé à destination dans les ports français, où tous frais de désarrimage, de hissage et de mise sous palan sont à la charge de la marchandise.

— sous palan à destination, dans les ports étrangers.

Dans tous les ports, les frais de pesage ou de cubage sont à la charge de la marchandise.

Paiement du frêt. — Le frêt est payable suivant poids porté sur le connaissement, le jour de l'arrivée du navire au port de destination ; l'ajustement a lieu ensuite suivant poids réellement délivré. Sur leur demande, les réceptionnaires de tous les ports français ont la faculté de régler tous les frets en francs, au cours de la livre sterling à l'ouverture de la Bourse de Paris, le jour de la mise en douane du navire au port de destination de la marchandise. Si le frêt n'est pas payé dans les cinq jours ouvrables suivant la fin du débarquement, l'armateur a la faculté de demander que ce paiement ait lieu en francs, soit au cours de la livre sterling le jour de la mise en douane du navire, soit au cours du jour du paiement.

Si le paiement du frêt se fait au départ, le prix étant dans ce cas réajustable à l'arrivée, il y a conversion au départ en francs C.F.A. du montant en livres et réajustement à l'arrivée à destination en monnaie anglaise. Lorsque le chargement se fait en colonies étrangères, le paiement au départ se fait en monnaie anglaise et le réajustement à l'arrivée à destination sur les mêmes bases.

Tarifs de frêt. — La circulaire n° 1083 TMEX du 10 février 1947 du Secrétariat général de la Marine Marchande (Direction des Transports Maritimes) avait fixé les tarifs de frêt pour les bois au départ de la Côte Occidentale d'Afrique (Sénégal exclus) à partir du 1^{er} février 1947.

Les taux étaient les suivants :

1) Au départ, des ports de Guinée aux ports du Sud du Cameroun inclus, à destination des ports français, algériens, marocains, desservis directement.

	Francs
Bois en billes, la tonne	1.784
le m ³	1.338
Bois débités, déroulés, douelles, le m ³	1.025
Traverses, la tonne	871
Piquets et merrains, le m ³	1.005

Ces taux sont des taux de base et doivent subir la majoration de tarif en vigueur.

2) Au départ des colonies françaises et étrangères de la Côte Occidentale d'Afrique, à destination des ports étrangers du continent, les taux applicables sont ceux de la West African Lines Conference, auxquels il faut ajouter les frais de lighterage en vigueur.

Pour toutes natures et toutes sortes de bois, 176 francs par 1.000 kilos.

Si, pour cette dernière catégorie de chargement, les tarifs n'ont pas été modifiés, au contraire en ce qui concerne les bois destinés aux ports français, algériens ou marocains, les taux de frêt ont été majorés, depuis peu, de 122 %, ce qui donne les chiffres suivants :

	Francs
Bois en billes, la tonne	3.961
le m ³	2.971
Bois débités, déroulés, douelles, le m ³	2.276
Traverses, la tonne	1.934
Piquets et merrains, le m ³	2.232

Ce sont sur ces derniers tarifs que les Compagnies de navigation consentent la baisse légale de 10 %.

Frais de remorquage et divers. — Les frais de remorquage et de manutention depuis le parc à bois (à terre) jusqu'à la livraison sous palan du navire étaient estimés, il y a un an, à environ 50 francs par tonne. Comme les frais de déchargement depuis le palan du navire jusqu'à la terre étaient du même ordre de grandeur, il fallait compter que le chargement et le déchargement revenaient au minimum à 100 francs par tonne. L'évolution constante du coût de la main-d'œuvre ne nous permet pas aujourd'hui de fixer ces frais avec précision. On peut toutefois estimer que les chiffres donnés plus haut doivent être majorés d'environ 50 %.

Assurance. — Si la police d'assurance couvre tous les risques (dont le vol), la prime est de 0,85 % du prix FOB.

Si la police d'assurances ne couvre que le risque de perte totale, ce qui constitue le type d'assurance le plus commun, la prime n'est que de 0,50 % du prix FOB.

Signalons qu'à ces primes il faut ajouter un supplément de 0,08 % pour risques de mines, ou de 0,1 % pour risques de guerre et de mines, et enfin une surprime d'âge de 0,125 à 0,85 % due au fait que certains des navires faisant actuellement le transport sont très vieux (0,85 % est le taux appliqué aux navires ayant plus de 40 ans d'âge).

Si les bois sont transportés en pontée, la prime de base est doublée, soit 1 % du prix FOB, à laquelle il est nécessaire évidemment d'ajouter la prime pour risques de mines et la surprime d'âge.

Droits de sortie. — En A.O.F. ces droits

sont calculés « ad valorem » et, pour les bois, ils se montent à 6 % de la valeur du produit.

En A.E.F. les droits sont au contraire spécifiques et calculés au mètre cube.

— Pour les bois d'ébénisterie et bois d'œuvre, en billes et équarris, le tarif est le suivant :

	Francs
Ebène	30
Okoumé	52
Acajou	15
Bois légers pour caissage	5
— pour les sciages ordinaires	10
pour les sciages de bois légers destinés au caissage	5
pour les débits spéciaux	5
— pour les bois de déroulage	30

Des droits analogues sont perçus au Cameroun.

Droits de douane. — Les droits de douane ont été remplacés par une taxe sur le chiffre d'affaires qui cumule avec la taxe de transaction de 1 %. Ils représentent au total 12,36 % du chiffre d'affaires.

Les compagnies de navigation. — Avant la guerre de 1914, il n'existait aucune compagnie spécialisée. Quelques cargos transportaient des bois en complément de chargement. Des paquebots eux-mêmes en prenaient de petites quantités.

Après la guerre de 1914-1918, certaines compagnies de navigation, devant l'accroissement constant de la production de bois coloniaux, réservèrent une partie de leur activité au transport de ces derniers. On vit ainsi se créer en 1925 l'Office Central de Transport des Bois Coloniaux qui groupait les Chargeurs Réunis, la Société Navale de l'Ouest et la Compagnie Delmas-Vieljeux. Le pool qu'ils constituèrent avec la Wer War Line, Wink de Rotterdam, Van Nüden, et les Compagnies Allemandes répondait au désir de coordonner les transports, d'éviter les pertes de temps et d'utiliser au maximum la capacité des navires. Des conférences réunissaient les représentants de ces différentes compagnies, et les Importateurs de Bois, afin de concilier les intérêts des deux parties.

Les résultats ne se firent pas attendre : en 1934, l'Office transportait déjà 65 % des bois de la Côte Occidentale d'Afrique et, en 1938-39, 97,5 %.

Voici par exemple, une statistique relative au transport de l'Okoumé du Gabon.



PONTEES SUR LE S/C CARVIN

Photo C.C.A.E.F.

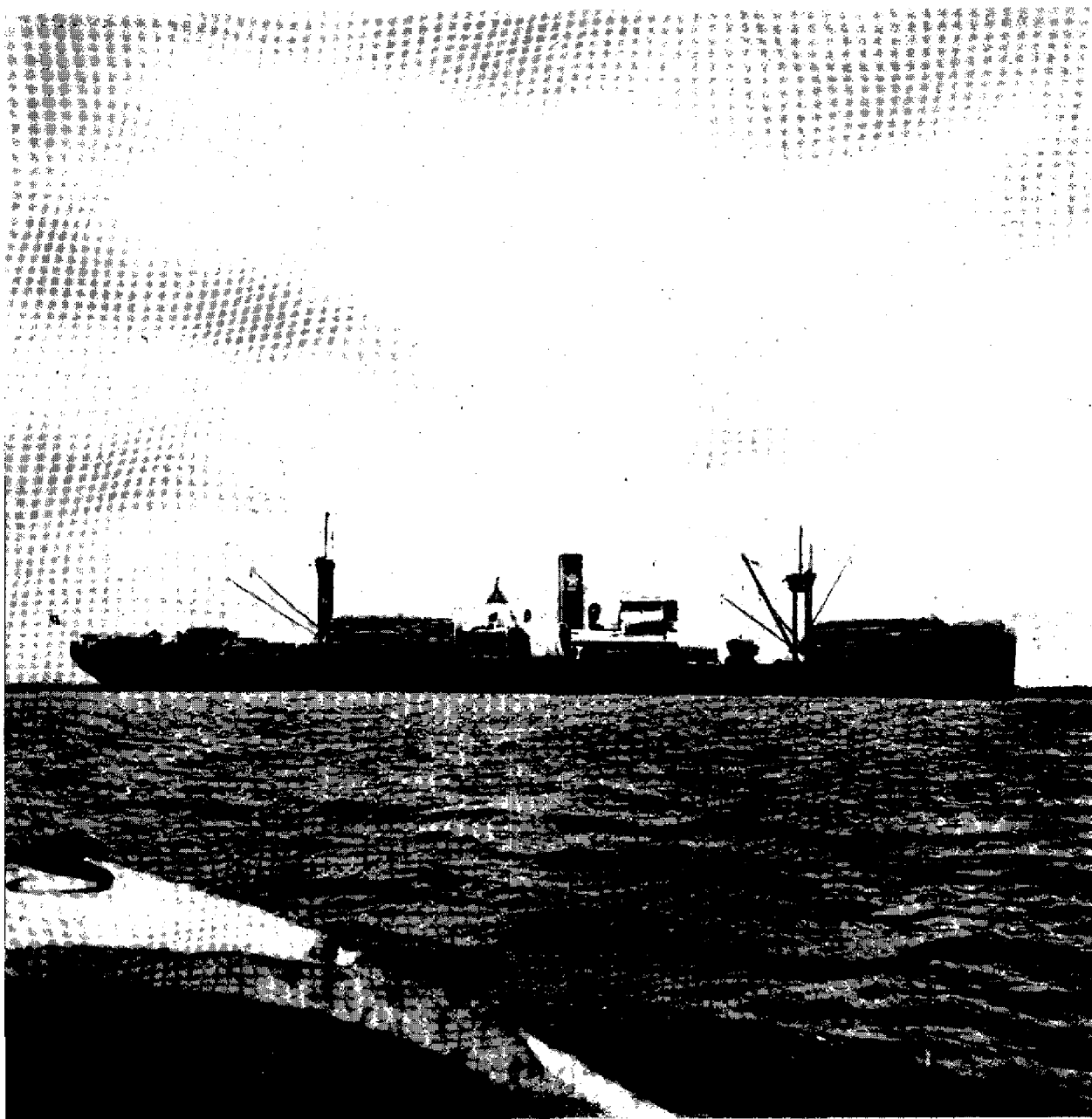


Photo C.C.A.E.F.

Années	Tonnage transporté en tonnes	Observations
1897	2.000	
1913	150.000	Préparation de la guerre 14-18.
1921	59.000	
1925	219.000	Pointe économique.
1930	394.000	
1933	278.000	
1937	398.000	

En 1939, les principales compagnies de navigation françaises spécialisées dans le transport des bois étaient :

— Sur les ports de Méditerranée : Favre et Freycinet ;

— Sur les autres ports : Société Navale de l'Ouest, Delmas-Vieljeux, Chargeurs Réunis.

Parmi les compagnies étrangères, citons les principales :

— Sur la Belgique et les Pays-Bas : Wink de Rotterdam, Holland W.A.L., Van Nüden ;

— Sur l'Angleterre : Elder Dempster, Wer War Line ;

— Sur l'Allemagne : Hamburg A.L.

En 1947, on retrouve les mêmes compagnies françaises, mais groupées sous l'égide de la Direction des Transports Maritimes. Aucune n'est actuellement nationalisée, mais il est probable que la Compagnie Transatlantique et les Chargeurs le seront à brève échéance. Les autres conserveront une certaine indépendance mais verront leur gestion financière soumise à un contrôle plus strict.

Sur l'étranger, aucune modification importante n'est à signaler en ce qui concerne Belgique, Pays-Bas et Grande-Bretagne.

Aucun transport ne s'effectue actuellement sur l'Allemagne et on doit noter, sur les Etats-Unis, le trafic de la Barber Line qui fait du transport direct de la Côte d'Afrique.

Signalons pour terminer que la France a passé commande aux Etats-Unis de 75 Liberty-ships, dont une partie sera affectée au trafic de la Côte Occidentale d'Afrique et plus particulièrement au transport des bois. Le premier navire destiné à cet usage est sorti le 28 novembre 1946 de la Côte Ouest des Etats-Unis.

P. TERVER,

*Conservateur des Eaux et Forêts
du Cadre Général des Colonies.*

