

ÉTAT ACTUEL DE LA PRODUCTION ET DU COMMERCE DES BOIS EXPLOITÉS DANS NOS FORÊTS AFRICAINES

Voici bientôt trois ans que, la guerre terminée, les communications entre la Métropole et les territoires africains de l'Union Française ont pu être rétablies, que les exploitations forestières, dont l'activité avait été sérieusement ralentie, depuis 1941, voire même complètement suspendue, pour ce qui concerne l'A.E.F., ont pu amorcer leur réorganisation.

Les besoins de bois apparaissent, dès ce moment, considérables. Alors que les forêts européennes avaient été dévastées ou exploitées exagérément pendant toute la période des hostilités, on se trouvait en présence de toutes sortes de travaux et de centaines de milliers d'immeubles détruits ou endommagés allant nécessiter, pour leur relèvement ou leur reconstruction, des masses de bois d'œuvre. Un très large appel à la matière ligneuse tropicale, pour combler le déficit de la production européenne, semblait en conséquence nécessaire et raisonnable.

D'où le plan français d'une exploitation intensive des forêts de nos colonies.

Ces forêts, plus particulièrement celles de la Côte d'Ivoire, du Cameroun, de l'A.E.F.,

ne regorgeraient-elles pas de bois de toutes sortes ? La main-d'œuvre, dans ces territoires, n'était sans doute pas abondante, mais, avec des machines puissantes et nombreuses, certains envisageaient qu'en deux ou trois ans on allait pouvoir doubler facilement, sinon tripler, la production d'avant-guerre, et qu'on la décuplerait certainement dans les quatre ou cinq années qui suivraient.

En fait, les réserves marquées à ce sujet, par toutes les personnalités ayant quelque expérience de la forêt tropicale et qui eurent à discuter des prévisions établies, notamment par le président de la Section Métropolitaine du Syndicat forestier du Gabon, M. Durand-Reville, étaient largement fondées. Malgré les besoins déclarés et qui sont réels, une récente Conférence Internationale du Bois vient de confirmer que l'insuffisance de la production mondiale de bois d'œuvre débités ressortait, pour 1948, à deux millions de standards, soit sept millions environ de mètres cubes et que cette insuffisance persistera pendant nombre d'années — la production de bois tropicaux français, tombée à zéro ou presque, de 1942 à 1944, si elle remonte

progressivement, reste encore très loin à l'heure actuelle de son niveau d'avant-guerre. Son rétablissement est même plus lent que ne l'avaient prévu les moins optimistes de ceux qui eurent à discuter des prévisions établies.

C'est que tout a concouru à ralentir le mouvement de reprise : manque ou insuffisance de matériel, tout ce qui existait avant 1940 étant à remplacer et les engins commandés en Amérique arrivant avec beaucoup de retard ; main-d'œuvre moins abondante encore qu'avant-guerre, parce que davantage sollicitée par d'autres activités, notamment l'industrie minière ; agitation sociale qui a fait, un moment, désertier les chantiers de coupe ou provoqué des grèves dans les moyens locaux de transport et d'embarquement ; difficultés, en d'autres points, de ravitaillement des équipes de travailleurs en denrées alimentaires ; mauvais état des wharfs de la Côte d'Ivoire, insuffisance générale des moyens de chargement et de transport maritime des bois, cherté excessive des frets, etc...

On s'efforce néanmoins d'accroître la production au maximum avec les moyens dont on dispose. Les anciennes entreprises modernisent leurs exploitations, tandis que des entreprises nouvelles, puissamment outillées, en ouvriront bientôt de nouvelles, plus particulièrement au Cameroun et montent aussi d'importantes usines de débitage.

Certaines difficultés nées de la guerre ou résultant d'une interprétation erronée des droits de citoyens accordés aux populations autochtones, ont pu d'autre part être résolues. Mais il en subsiste et non des moindres. Si du matériel de débarbage arrive — trop lentement au gré des entreprises qui manquent au surplus de pièces de rechange et ne disposent pas toujours des devises nécessaires pour en commander —, si le chemin de fer du Cameroun a reçu locomotives et wagons et peut acheminer davantage de bois vers Douala, si les bateaux sont dès maintenant un peu plus nombreux, le manque de main-d'œuvre reste par contre fort inquiétant en A.E.F. ; les conditions d'embarquement restent partout précaires, plus particulièrement à la Côte d'Ivoire, et la lenteur des opérations de chargement des navires permet difficilement d'envisager une réduction des tarifs de fret ; les moyens de transport maritimes restent eux-mêmes insuffisants : à la Côte d'Ivoire, des stocks de grumes attendent depuis de longs mois, sinon des années, qu'on veuille bien les prendre, cependant qu'au Cameroun les

parcs du port de Douala ont été encombrés récemment par quelques milliers de tonnes et que le Chemin de Fer du Centre a dû, pour ce motif, et pendant près de trois mois, suspendre ses transports de bois.

Le fret appliqué aux bois de la Côte Occidentale d'Afrique est, avons-nous dit, très cher. A 6.350 francs la tonne, quel que soit le point de chargement, il est peut-être acceptable pour les bois d'assez grande valeur commerciale, puisqu'il peut ne compter que pour 30 ou 40 % dans leur prix de revient en c.a.f. Mais, dès qu'il s'agit de bois moins appréciés, les tarifs actuels de transport maritime représentent immédiatement une part beaucoup plus importante des prix de revient. Ils peuvent ainsi atteindre 60 % et même 70 % de ces derniers prix et rendre presque prohibitive l'importation d'essences nouvelles que l'on aurait cependant un très grand intérêt à vulgariser et qui sont à la base d'un développement massif de la production forestière tropicale. Ces tarifs élevés de transport résultent, comme on l'a dit, de la lenteur générale des opérations de chargement des navires. Si, au lieu de trois semaines en moyenne, on pouvait charger un cargo de 5.000 tonnes en trois ou quatre jours, on aurait, comme au Congo Belge, du fret à 90/, soit 3.890 fr. au lieu de 6.350.

Sans doute, multiplie-t-on les scieries, ce qui est une très bonne chose à tous égards et permet d'atténuer dans une certaine mesure les conséquences de la cherté du fret, puisqu'on n'a plus à transporter que la matière réellement utilisable, les déchets — 50 % en moyenne — étant éliminés et restant sur place. Dans un avenir assez prochain, seules les belles grumes d'essences de choix continueront sans doute à être exportées en brut. Momentanément, si les expéditions de bois débités marquent un progrès rapide, elles sont loin encore cependant de représenter, à la Côte d'Ivoire et au Cameroun, la moitié de la production totale de grumes, et, en A.E.F., elles n'en représentent guère jusqu'ici que le dixième !

Faut-il ajouter que les bois lourds, dont la valeur marchande brute ou fob est inférieure — à la tonne — à de rares exceptions près, à celles des bois légers ou moyennement denses, sont très fréquemment, pour les producteurs, d'un prix de revient plus élevé, du fait qu'ils ne sont pas flottables ; qu'au surplus, leur placement, par fortes quantités, est loin d'être facile ! Motifs sérieux, pour



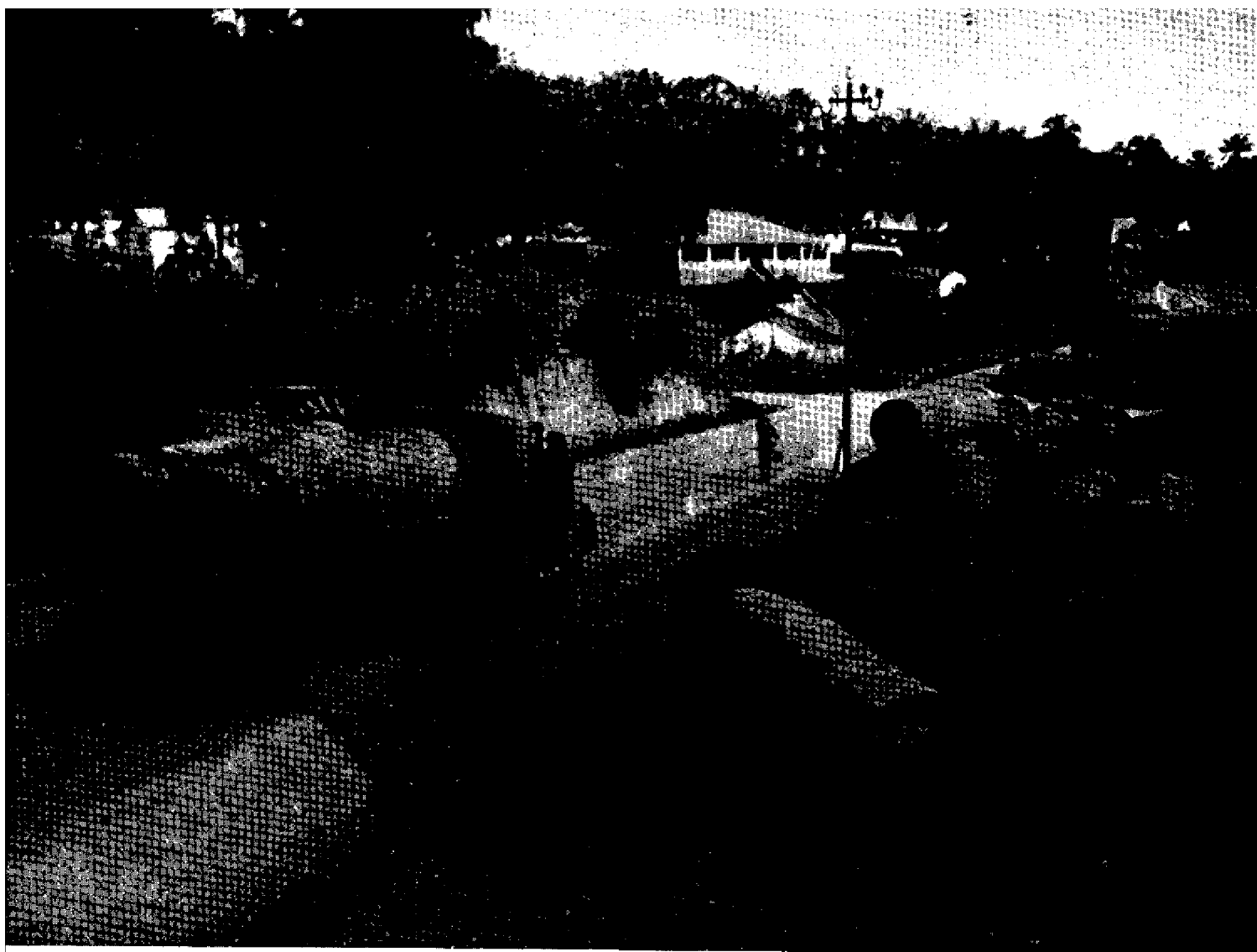
CAMEROUN (M'balmayo)
Débardage au tracteur à chenilles

ces producteurs, de ne s'y intéresser qu'avec une certaine circonspection.

Il serait en conséquence illusoire de se baser sur le succès obtenu par certains bois lourds ou assez lourds d'ébénisterie, comme les Bubinga, Kévazingo, Zingana, voire même Sapelli, ou encore par certains bois moins beaux d'aspect, mais de grande qualité et recherchés pour des usages divers, comme Iroko, Doussié, Azobé, Niangon et quelques autres, qui sont tous produits d'ailleurs en quantités réduites, pour escompter que tous les autres bois africains de même densité peuvent trouver également des débouchés,

nous entendons des débouchés rémunérateurs !

Il serait non moins illusoire de déduire d'un premier envoi d'une essence lourde donnée, que l'on s'efforce de lancer sur les marchés, et pour lequel on aura trouvé placement à un prix acceptable, que le problème pour cette essence est résolu, et que l'on peut faire suivre immédiatement des expéditions plus importantes. Dans la plupart des cas, il s'agit pour ces bois, de débouchés très restreints : on placera 100, 200 tonnes par an ; on n'en placera pas 1.000 et moins encore 10.000 ou 20.000 tonnes !

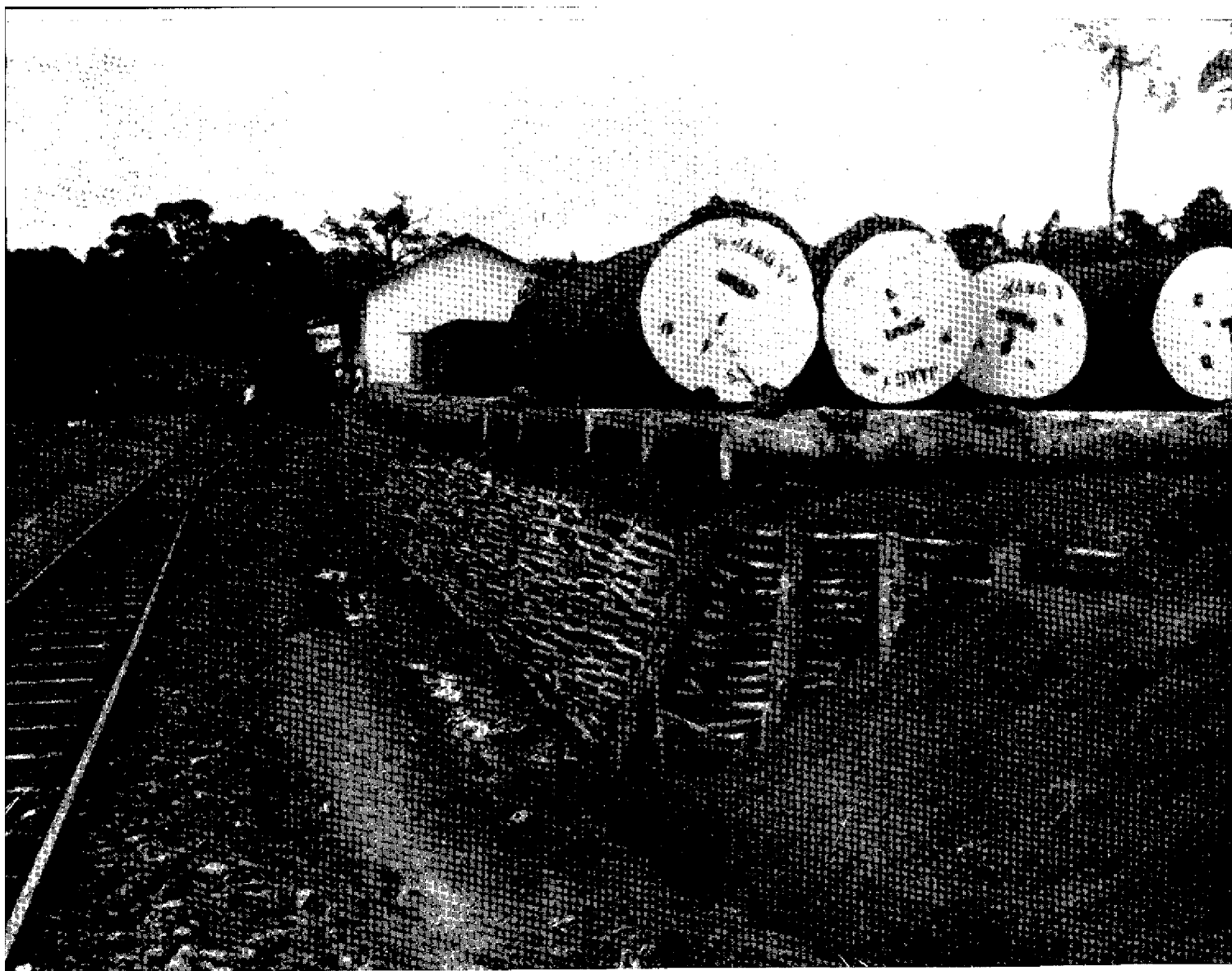


CAMEROUN (Yaoundé)

Arrivée de billes par camion-remorque au parc à bois de la gare

Et la forêt africaine est précisément constituée en majorité de ces essences à forte ou assez forte densité, pour lesquelles on n'aperçoit jusqu'ici, réserve faite des emplois chimiques éventuels, qu'un seul grand débouché possible : la fabrication de traverses de chemin de fer. Mais ce débouché n'est pas à la portée des exploitants forestiers africains ; dans les conditions actuelles de production, d'embarquement et de transport maritime, les traverses africaines — except'on faite de quelques lots préparés en partant de déchets de sciage — ne peuvent être fabriquées et vendues avec profit sur le marché mondial.

C'est pour tous ces motifs, qu'il convient de se montrer assez prudent en matière de prévisions de développement ultra-rapide de la production de nos forêts tropicales africaines. Cette production reste encore, comme nous l'avons indiqué précédemment, très inférieure, sauf au Cameroun, à ce qu'elle était ou plutôt à ce qu'elle aurait pu être en 1939 si elle n'avait pas été entravée par des difficultés d'écoulement. La développer au maximum et aussi rapidement que possible est incontestablement souhaitable et tous les exploitants s'y emploient. Ils se heurtent malheureusement



CAMEROOUN (Loum) — ch. de fer du Nord;
« Beach » de chargement du chantier de la S.A.F.A.

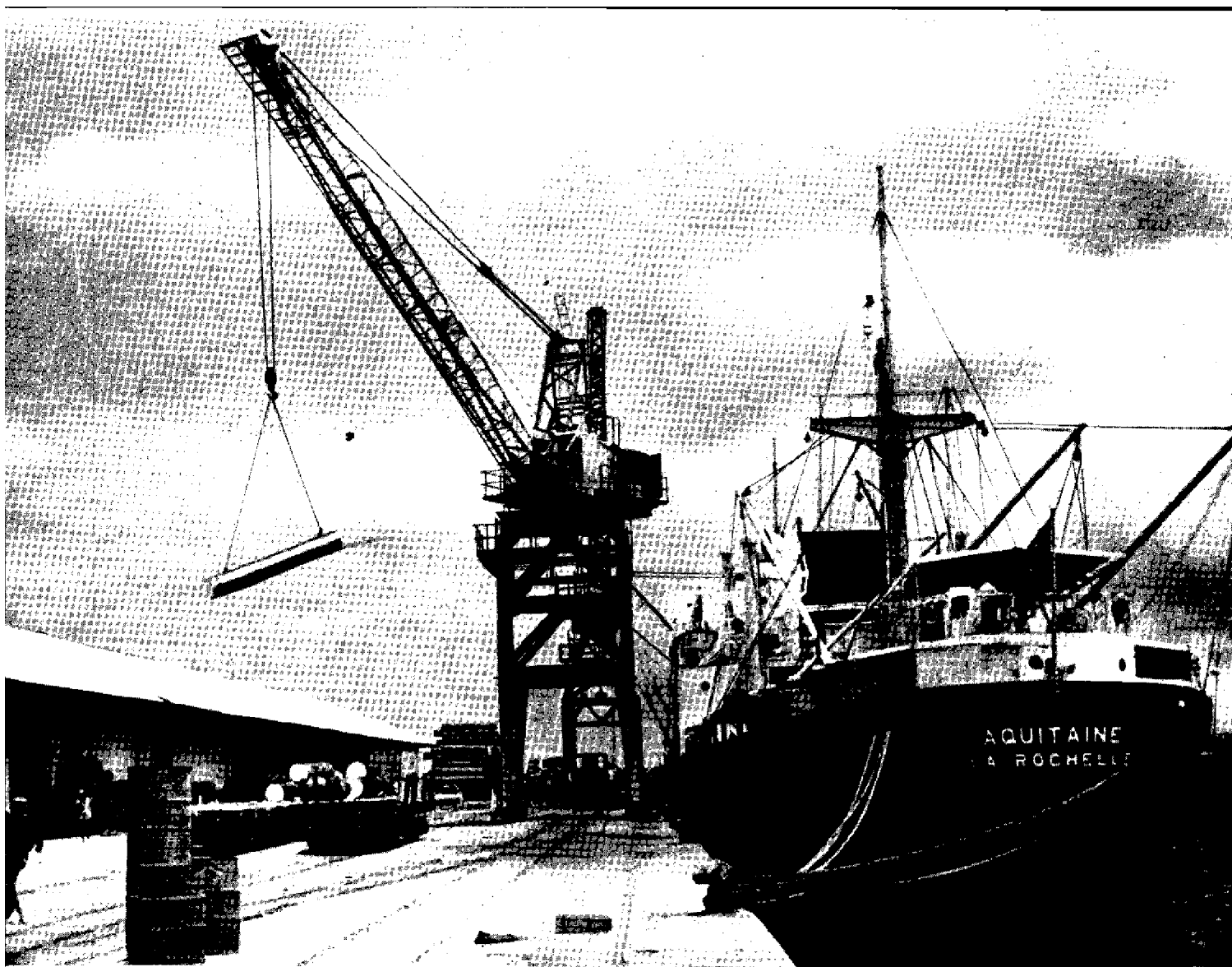
à des obstacles nombreux qui contrarient trop souvent leurs efforts.

Signalons, en tout cas, que la Côte d'Ivoire n'a guère exporté en 1947 que 45-47.000 tonnes, bois bruts et débités ; le Cameroun 55.000 et l'A.E.F. 135.000. Pour l'ensemble des trois territoires on n'a donc enregistré la sortie que de 235.000 tonnes environ, contre plus de 550.000 tonnes en 1937, chiffre qui eut pu être maintenu facilement en 1938 et 1939 sans l'arrêt des paiements de l'Allemagne.

(La différence entre 1947 et 1937 est en réalité un peu moins accusée qu'elle n'apparaît

ici, puisque la consommation locale et la proportion exportée de bois débités se sont intensifiées depuis 1937. Elle reste de toute façon considérable. La reprise n'a d'ailleurs pas lieu partout à la même cadence. Si, au Cameroun, elle a été relativement rapide — la production exportée du territoire en 1947 a pu atteindre et même dépasser celle des meilleures années d'avant-guerre — il est loin d'en être de même à la Côte d'Ivoire et plus encore en A.E.F.)

L'année 1948 marquera sans doute une accélération sensible de la production. On peut présumer que :



MOYEN-CONGO (Pointe-Noire)
Chargement de bois au port de Pointe-Noire

La Côte d'Ivoire exportera de 55.000 à 65.000 tonnes,

le Cameroun de 65.000 à 75.000, 75.000 tonnes ;

l'A.E.F. de 180.000 à 210.000.

Soit une production totale de 300.000 à 350.000 tonnes, dont 45 à 50.000 de bois débités, sciages et feuilles de placage.

Avec l'ouverture du port d'Abidjan à la Côte d'Ivoire, la mise en route de nouvelles exploitations, au Cameroun notamment, l'arrivée plus massive de matériel de débarquement, peut-être aussi la solution du problème de la main-d'œuvre en A.E.F., si l'on peut recevoir

des travailleurs de la Nigeria, 1949 pourra vraisemblablement enregistrer un accroissement plus important. A partir de 1950, on devrait pouvoir dépasser les plus forts tonnages d'avant-guerre, amorcer, par conséquent, avec trois années de retard, la réalisation des prévisions de la Direction du Plan. Mais ne faudra-t-il pas compter, dès ce moment, en A.E.F., avec l'épuisement en Okoumé, d'une partie appréciable des massifs accessibles ?

La production de 1948 restera d'autre part constituée pour la majeure partie des mêmes essences qui étaient déjà exploitées

avant-guerre, soit bois de déroulage pour contreplaqués — Okoumé principalement — bois d'ébénisterie, de décoration ou de belle menuiserie intérieure, quelques bois de densité moyennée pour menuiserie courante et parquet, trois ou quatre bois plus lourds de grande qualité, pour charpente navale, travaux maritimes et usages spéciaux.

La commercialisation d'essences nouvelles pose des problèmes assez nombreux et souvent lents à résoudre. Et cette commercialisation n'est pas toujours assurée ou maintenue. Nous avons dit précédemment ce qu'il en était pour les bois de forte densité. Pour ceux de densité plus faible, bois demi-durs ou tendres, les débouchés immédiats paraissent à la fois plus importants et plus faciles à conquérir, l'incidence du fret sur leur prix de revient C.A.F., étant moins accusée.

Mais il est pour ces bois des questions d'abondance dans les peuplements, c'est-à-dire de possibilités d'envois suivis et réguliers, de facilité de travail, de tenue, de résistance aux divers agents de destruction, dont il est essentiel de tenir compte.

Les essences africaines tendres ou demi-dures, non encore commercialisées et qui sont susceptibles de répondre à ces diverses considérations ne sont probablement pas très nombreuses. Mais, il en est certainement et, à vrai dire, on les connaît déjà pour la plupart. Il s'agit de s'assurer, par des prospections minutieuses des peuplements, de leur degré de fréquence, puis de les soumettre, si ce n'est fait déjà, à des expériences techniques qui décideront de leur commercialisation éventuelle.

Il ne faudra d'ailleurs pas chercher à vulgariser un trop grand nombre à la fois de ces essences nouvelles, sinon, ce serait la confusion pour les acheteurs et pour les utilisateurs.

Ajoutons que pour réussir, il faudra se contenter, surtout au début, de profits minimes, par conséquent ne pas exiger de prix trop élevés.

Enfin, la plupart des essences tendres ou demi-dures à commercialiser devront non seulement être débitées sur place et même séchées artificiellement, certaines après étuvage, de façon à réduire le coût du transport maritime et à éliminer d'autre part, dans toute la mesure du possible, les causes de détérioration par fermentation ou attaques d'insectes xylophages.

Jetons maintenant un rapide coup d'œil sur les débouchés offerts à nos bois coloniaux africains et sur les prix qui sont pratiqués.

Les débouchés sont, pour l'instant, très largement suffisants et l'on a même l'impression assez nette que, pour certaines catégories de bois, ébénisterie et déroulage, par exemple, ils dépassent assez largement les possibilités de production.

Angleterre, Hollande, Suisse, puis, dans une mesure moindre, Danemark, Tchécoslovaquie, Italie, Liban et Palestine, sont avec la Métropole et l'Afrique du Nord, les principaux pays acheteurs.

La production se développant, ces débouchés s'amplifieront-ils au même rythme ? Il ne semble pas qu'on doive avoir des inquiétudes à ce sujet pour un proche avenir et pour ce qui concerne les bois appréciés. Il n'en apparaît pas moins que pour certains d'entre eux les prix pratiqués sont très élevés et qu'à les maintenir à leur niveau actuel, on risque non seulement de ne pouvoir élargir le marché, mais encore de perdre certains clients et des plus intéressants. Pour l'Okoumé, ce risque n'apparaît qu'à plus lointaine échéance et seulement dans le cas où la production s'amplifierait au delà des prévisions normales.

L'Okoumé est, en effet, sans conteste, le meilleur bois de déroulage pour contreplaqués qui soit connu. Il faudra néanmoins surveiller son marché, car il n'est pas de produits ou matières, si parfaits soient-ils, qui ne puissent être remplacés avantageusement par d'autres, si leur prix de revient devient excessif.

Nous n'ignorons pas que les producteurs, en présence des charges très lourdes qu'ils doivent supporter — en dernier lieu, des nouveaux droits ou taxes de sortie qui viennent de leur être imposés, au Cameroun et en A.E.F. — en présence aussi des décaissements qu'ils doivent faire pour renouveler et augmenter leur matériel, ont besoin de vendre cher, leur trésorerie étant exsangue. La guerre a succédé pour eux, à une longue période de marasme, puisque de 1931 à 1939 ils ont été contraints, par la crise économique, puis ensuite par la cessation des paiements allemands, de restreindre considérablement leur activité.

Mais il faut bien considérer le problème tel qu'il se présente. Dès maintenant il est des

pays parmi ceux que nous pouvons ou pourrions considérer comme clients, pour nos bois africains, qui n'envisagent pas, en raison des prix demandés, de nous acheter certaines essences. Momentanément, ce n'est pas grave, mais qui sait si d'autres pays ne suivront pas bientôt leur exemple et, ceci, précisément dans une période où, la production se développant, les exploitants auront besoin d'acheteurs plus importants et plus nombreux.

Il est d'ailleurs peut-être un moyen de résoudre ce problème sans préjudice pour les producteurs de bois. Il faudrait pour cela que le Ministre de l'Économie nationale, revenant sur la décision prise au moment de la récente dévaluation, accordât aux exportateurs africains les mêmes avantages que ceux qui ont été prévus pour les producteurs de la Métropole, c'est-à-dire qu'il laissât à leur disposition pour être négociées au marché libre, 50 % des devises obtenues par la vente à l'étranger des produits exportés. Le bénéfice susceptible d'être réalisé par la cession des dollars et francs suisses permettrait un abattement correspondant des prix de vente F.O.B., tout en maintenant à leurs taux actuels les prix encaissés réellement par les exploitants. Nous croyons savoir que l'Office des Bois de l'A.E.F. ne perd pas de vue cette possibilité et qu'il serait même intervenu auprès du Ministère des Colonies pour chercher à la faire transformer en réalité.

L'abaissement des prix de vente de l'Okoumé et des autres bois de déroulage à l'étranger pourrait d'ailleurs être justifié par un autre motif. Actuellement, les fabricants français de contreplaqués, mieux approvisionnés en matière première, cherchent à vendre le plus possible sur les marchés extérieurs et ils réussissent d'autant mieux à le faire, ce dont nous nous réjouissons pour eux, que, sans parler des bénéfices réalisés sur dollars et francs suisses laissés à leur disposition, bénéfices qui compensent tout au plus les droits de douane frappant leurs contreplaqués à l'entrée dans les pays acheteurs, leur prix de revient est tout de même, depuis la dévaluation, un peu moins élevé que dans certains des pays en question. D'où possibilité pour eux de consentir des prix concurrençant assez facilement les fabrications étrangères faites de bois strictement identiques et payés au même prix en brut.

Faudrait-il, pour atténuer les conséquences de cette concurrence, laquelle est jugée parfois un peu sévèrement, augmenter encore les prix de l'Okoumé — près de 20.000 francs

la tonne en c.a.f. — vendu à la Métropole ? Nous ne pensons pas que cela puisse être envisagé. Il faut néanmoins faire quelque chose et, encore une fois, ce quelque chose, peut, sans diminution des profits légitimes revenant aux producteurs de bois bruts, être réalisé par une réduction possible des prix demandés à l'étranger.

Avec l'Okoumé, l'A.E.F. et dans une mesure moindre, le Cameroun et la Côte d'Ivoire, peuvent fournir diverses essences susceptibles de trouver également leur utilisation dans l'industrie du déroulage. Nous citerons, en premier lieu, Ozigo, Olon, Ovoga, Ilomba. Il en est d'autres. Aucune ne représente la même somme d'avantages que l'Okoumé, soit à la fois faible densité, facilité de déroulage, rendement, aspect et tenue des contreplaqués obtenus, et résistance aux divers éléments de détérioration. Ces essences ne sont pas moins employables, mais pour les faire accepter des industriels, il faut les offrir à des prix qui, non seulement tiennent compte de leur infériorité à tous égards par rapport à l'Okoumé, mais encore laissent un léger avantage à leurs utilisateurs. Si l'Ilomba a pu être écoulé en quantités appréciables en 1947, par les producteurs du Cameroun, c'est non seulement parce que l'on manquait d'Okoumé, mais parce que les producteurs d'Ilomba se sont contentés d'un prix qui atteignait à peine, en F.O.B., 70 % de celui de l'Okoumé.

Il est nécessaire également de n'envoyer que de belles grumes, tout ce qui est produit en qualité secondaire devant être livré aux usines locales.

Au total, ces essences autres pourraient rapidement constituer un tonnage important et les forestiers doivent d'autant plus s'y intéresser que les « possibilités » en Okoumé ne sont nullement illimitées. Quand on sera revenu au tonnage moyen exporté de 1925 à 1930, soit 300.000 tonnes environ, il sera probablement prudent en effet de stopper le développement de la production de cette essence, si l'on ne veut pas épuiser plus rapidement qu'il ne convient, pour leur permettre de se reconstituer, les massifs considérés comme accessibles.

Sans parler des variétés moirées, drapées, rubannées ou des fourches de certaines essences qui, fournies par les Acajous, les Kévazingo, Bubinga, Makoré, Avodiré et plusieurs autres, sont recherchés sur la plupart des marchés mondiaux et se vendent à des prix souvent fort élevés, sans parler non plus du Zingana, dont certains lots expédiés

d'A.E.F. sur les U.S.A. sont vendus jusqu'à 10 et 11.000 francs CFA en fob, on peut dire que tous les bois tropicaux africains d'ébénisterie et de décoration de bonne qualité courante sont actuellement écoulés à des prix satisfaisants, soit entre 5.000 et 7.500 francs CFA la tonne fob, les provenances Côte d'Ivoire et Cameroun étant, du moins pour les acajous et similaires, un peu plus appréciées que celles de l'A.E.F. et les lots envoyés étant aussi mieux sélectionnés. Pour tous ces bois, la demande semble actuellement dépasser l'offre.

Des bois autres, pour charpente navale et charpente spéciale, travaux maritimes, grosse menuiserie, parquets, etc..., nous avons dit déjà ce qu'il en était. Certaines essences appréciées, livrées en grumes décorées d'aubier ou en sciages, ces derniers le plus souvent débités sur commande, sont assez demandés et atteignent également des prix intéressants. Mais il en est nombre d'autres qui sont moins favorisées et dont les débouchés paraissent assez restreints, malgré que les producteurs aient d'eux-mêmes, et dès la dévaluation, abaissé leurs exigences. Ces bois, par suite des tarifs de fret qui les grèvent si lourdement, restent, en effet, très chers, par rapport aux bois européens qu'ils peuvent remplacer.

Le Limbo du Mayombe, un peu plus dur et plus dense que celui qui est fourni par la Côte d'Ivoire et par le Cameroun, pourrait être écoulé en France en assez fortes quantités s'il pouvait être offert à un prix ne dépassant pas celui des chênes de menuiserie et si les grumes ou sciages arrivaient indemnes de fermentation ou piqûres d'insectes. C'est un bois intéressant, mais fragile et qui exige des soins spéciaux ; expédition rapide après abatage, s'il s'agit de grumes ; étuvage et séchage artificiel sur place, s'il s'agit de sciages.

Quelques bois nouveaux font peu à peu leur apparition, mais en petites quantités et d'une façon irrégulière. Les exploitants du Cameroun et de la Côte d'Ivoire, de même que l'Office des Bois, pour l'A.E.F., hésitent à juste titre à expédier des lots qui ne sont pas vendus d'avance.

Les sciages d'essences diverses préparés dans les trois Colonies sont écoulés en majeure partie, soit sur place, soit à Dakar et dans les autres villes côtières de l'A.O.F., soit en Afrique du Nord, où le marché des bois coloniaux se développe assez rapidement, en raison du peu d'arrivages de bois de Scandinavie ou de l'Europe Centrale.

Ces bois débités sont vendus à des cours satisfaisants; leur préparation est du reste de plus en plus soignée. On ne saurait trop recommander cependant aux scieurs de veiller, même pour les essences de bonne conservation, à n'expédier que des bois « essuyés », sinon séchés complètement. Ils sont beaucoup moins sujets à gauchissement, au cours des manipulations et transports que les bois fraîchement débités, et ne se recouvrent pas de moisissures susceptibles de les déprécier.

Traverses de chemin de fer produites, comme on l'a dit, en quantités restreintes. En dehors de celles qui sont préparées au Gabon par le Consortium de la S.N.C.F. dans un but qui n'est pas lucratif, il n'est guère qu'une entreprise du Cameroun qui en fabrique et uniquement pour utiliser les déchets de sciage des grosses pièces d'Azobé qui lui sont demandées par les Services de reconstruction des ports européens. Cette fabrication n'est pas en elle-même payante et les 400 francs par tonne de droits de sortie qu'on vient d'appliquer au Territoire sur les traverses exportées risquent de l'anéantir complètement.

Cette question de fabrication de traverses de chemin de fer nous ramène indirectement à l'utilisation des masses de bois durs qui encombrant les forêts tropicales africaines, à leurs difficultés de placement, tant que ne seront pas diminués fortement les tarifs de fret et à la nécessité, pour aboutir à ce résultat, d'entreprendre sans retard l'équipement des ports ou points d'embarquement, de façon à réduire au minimum la durée de chargement des navires. Sans doute, est-il beaucoup d'autres problèmes à résoudre pour la mise en valeur des forêts africaines. Celui-ci est capital et il convient de le résoudre en tout premier lieu. ●

J. MENIAUD.

