



Photo C.N.B.T.

Port-Gentil : Radeaux d'okoumé prêts à l'embarquement.

ÉTUDE SUR LE TRANSPORT DES BOIS DE LA COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE

Le transport des bois coloniaux de la Côte Occidentale d'Afrique a déjà fait l'objet d'études fort bien traitées. Pour éviter de répéter ce qui a déjà été dit, nous nous efforcerons de considérer notre sujet sous un angle peut-être plus nouveau, c'est-à-dire vu du navire transporteur.

Bien des problèmes délicats ont dû être résolus entre le moment où la bille de bois est encore « arbre » et celui où elle gît dans le parc à bois de l'un de nos grands ports français particulièrement outillé pour la recevoir.

L'abatage de l'arbre, son tronçonnement, le débardage et l'acheminement des billes sur le lieu d'évacuation : route, lac, rivière, estuaire, ou quai, sont du domaine de l'exploitant forestier. Nous n'en parlerons donc pas.

Le transport du lieu d'évacuation jusque sous-palan, le long du bord du navire, rade ou quai, est à la charge de la marchandise. Il peut être effectué, soit par l'exploitant, soit par une entreprise de transport ou de remorquage, soit dans certains cas, par le navire.

La mise à bord, l'arrimage en cale et pontée, le transport maritime et la livraison bord — port français ou sous-palan — port étranger, entre entièrement dans le cadre du transport maritime.

Les bois de la Côte Occidentale d'Afrique peuvent se classer en trois catégories :

- les bois très lourds (non flottables),
- les bois lourds (flottables),
- les bois légers (flottables).

Pour procéder à l'embarquement de ces bois, deux cas sont, en général, envisagés :

S'il s'agit d'opérations à quai, dans un port, aucune difficulté.

Si, au contraire, l'opération s'effectue en rade ou rivière :

Les bois flottables seront constitués en radeaux de plusieurs centaines de tonnes appelés parfois « dromes », lorsqu'ils sont de peu d'importance.

Les bois lourds et usinés seront généralement mis en chalands ou sur plate-formes. En cas d'impossibilité, comme il faut peu de chose pour faire flotter des billes lourdes, elles seront constituées en radeaux mais intercalées entre des billes flottables qui les soutiendront. Ce sont les radeaux mixtes.

Chalands, plate-formes, radeaux, seront remorqués le long du navire, soit par les remorqueurs locaux, soit par la vedette du bord. Ces remorqueurs à vapeur ou à moteur ont peu de tirant d'eau pour pouvoir remonter les rivières et passer certaines barres. Leur puissance varie de 50 à 120 CV. Les vedettes des

navires sont plus petites et leurs moteurs développent de 20 à 50 CV.

Quels sont les territoires de C.O.A. producteurs de bois ?

Deux secteurs distincts :

L'A.O.F. et le CAMEROUN

L'A.E.F.

En A.O.F., nous trouvons :

Un territoire français : la Côte d'Ivoire.

Deux territoires anglais : la Gold Coast et la Nigeria.

La production de l'A.O.F. et du Cameroun s'étend à toutes les essences sauf l'okoumé ; ce sont en général des bois lourds.

L'A.E.F. comprend :

Deux territoires français : le Gabon et le Moyen-Congo.

Un territoire étranger : la Guinée espagnole.

Parmi de nombreuses essences de bois, nous y trouvons en exclusivité « l'okoumé » qui convient particulièrement bien au déroulage.

Examinons maintenant chacun des territoires français sous l'angle de cette étude :

Côte d'Ivoire

La Côte d'Ivoire fournit principalement l'acajou parmi d'autres essences de bois lourds et légers.

Les points de chargement sont, dans leur ordre d'importance :

GRAND BASSAM

PORT BOUET

SASSANDRA

GRAND LAHOU

Autrefois ASSINIE, village aujourd'hui englouti par les flots.

GRAND-BASSAM. — Est situé entre la mer et la lagune Eboué.

Son wharf manutentionne la plus grande partie des bois provenant des exploitations situées sur les rivières qui se jettent dans cette lagune et dont la plus importante est la Comoé.

Les moyens dont il dispose sont assez réduits mais permettent l'embarquement de 200 tonnes de grumes en moyenne par jour.

Du côté lagune, deux grues à vapeur fixées sur un quai de dimensions réduites sortent les billes de l'eau pour les disposer sur des trucks se déplaçant sur voies Decauville.

Du côté mer, un wharf dont l'utilité est de permettre les manutentions au delà des rouleaux de la barre.

Quai lagunaire et wharf sont reliés par les voies mentionnées précédemment.

Une installation fort ingénieuse a été réalisée pour la mise à l'eau des billes flottables.

L'une des voies au bout du wharf suit un court plan incliné qui aboutit à un buttoir. Le truck portant la bille s'arrête devant ce plan. Une « pigouille » ou « lance à boucle » est enfoncée dans la bille ; dans son anneau est passé un câble dont l'une des extrémités est fixée à un bout, lui-même amarré sur une bouée à cinquante mètres du wharf. Tout étant prêt, le truck poussé sur le plan incliné heurte violemment le buttoir, la bille continue sa course et tombe à la mer.

La même opération s'effectue pour chaque bille.

Le rôle du boat est, au moyen du câble, de les attirer à lui, de les former en dromes de 3 à 12 billes environ qui seront, par la suite, remorquées jusqu'au navire mouillé à quelques centaines de mètres.

Les boats assureront le transport des autres bois et sciages.

PORT BOUET. — Est desservi par un wharf plus important que celui de Grand-Bassam.

Il reçoit en général les bois expédiés de l'intérieur par voie ferrée. Cependant, des bois flottables, en provenance de la rivière Agueby qui se jette dans la lagune à l'ouest d'Abidjan, l'utilisent.

Les chalands sont utilisés pour bois lourds et sciages.

Les bois flottables sont mis à l'eau au moyen de grues et constitués en dromes.

SASSANDRA. — Se trouve à l'embouchure de la rivière de même nom ; la barre est généralement facile en ce lieu.

Les radeaux sont formés en rivière. Au moment de la marée descendante, lâchés dans le courant, ils passent la barre et sont au delà de cette dernière, recueillis par un boat et souvent aidés par une vedette. A l'époque des barres favorables, cette vedette peut remonter jusqu'en rivière.

Depuis quelque temps, un remorqueur local se charge des opérations de remorquage.

Un wharf est en construction mais, sauf erreur, ne doit pas être utilisé pour la manutention des bois.

GRAND-LAHOU. — Situé entre la lagune et la mer, est souvent d'accès difficile lorsque la barre est forte, ce qui arrive assez souvent.

C'est un point d'opérations plus particulièrement alimenté par les bois en provenance de la Bandama.

Les billes sont roulées au moyen de leviers de la plage jusqu'à la mer. Attachées à un va-et-vient dont l'une des extrémités est fixée sur un boat mouillé au delà de la barre, chaque bille est halée à travers les rouleaux par une

équipe de kroomen (10 environ), embarqués dans le boat : travail délicat et pénible qui ne permet pas des moyennes journalières très élevées, 200 tonnes au grand maximum par boat mouillé.

Le train de bois, une fois formé, est remorqué le long du navire.

Toujours effectuées en rade foraine, la rapidité des opérations en Côte d'Ivoire est essentiellement fonction de l'état de la mer et de la barre ; la cadence moyenne est de 200 tonnes par jour, parfois plus.

Dans un an, le bouchon de Vridi étant enlevé, les navires pourront venir mouiller dans les eaux calmes de la lagune juste devant Abidjan. Il est probable qu'une moyenne de chargement plus élevée pourra être atteinte.

Cameroun

Territoire sous mandat, particulièrement riche en bois lourds.

Les lieux de chargement se répartissent sur l'ensemble de la Côte depuis l'estuaire du Wouri jusqu'à la frontière nord de la Guinée espagnole.

Les plus importants : DOUALA, BONABERI et MANOKA, se trouvent dans cet estuaire.

Les autres, s'échelonnant le long de la côte Sud, sont de création plus récente et, en général, situés à l'embouchure des rivières dont ils portent le nom. C'est ainsi que nous trouvons :

L'embouchure de la rivière NJONG,

A quelques kilomètres au-dessous, LOKOUNDJE sur la rivière de même nom.

LONJI.

KRIBI sur la rivière LOWRI.

Enfin, plus au sud, près de la frontière nord de la Guinée espagnole, CAMPO, sur la rivière du même nom.

DOUALA. — Collecte les trois quarts du tonnage bois embarqué au fond de l'estuaire.

Ces bois sont, en majorité, transportés par le chemin de fer de Yaoundé, qui dessert le sud Cameroun ; ils proviennent d'exploitations parfois situées aux confins des frontières du Gabon et de la Guinée espagnole.

Un parc de stockage, dont la capacité peut atteindre jusqu'à 6.000 tonnes est situé en amont du port. Desservi par deux voies de chemin de fer parallèles à la rivière, et par quatre grues se déplaçant en profondeur perpendiculairement à ces voies, ce parc permet d'effectuer rapidement d'importantes manutentions de triage et d'embarquement.

Lorsque le navire est mouillé en rivière devant le parc, les bois flottables sont consti-



Acheminement de grumes sur le wharf de Grand-Bassam.

tués en radeaux, les autres mis sur chalands ou plate-formes.

Si le navire se trouve à quai, l'utilisation de ce dernier étant réservée de préférence aux autres marchandises, les bois sont acheminés, comme indiqué précédemment, le long du bord côté rivière, permettant ainsi de travailler des deux bords simultanément.

Une moyenne de 200 tonnes par jour peut être atteinte.

BONABERI. — Situé presque en face de DOUALA, collecte l'autre quart du tonnage bois embarqué dans ce secteur.

Ces bois sont, en général, transportés par le chemin de fer de NKONGSAMBA, proviennent de la région nord Cameroun et sont réceptionnés dans un parc de moindre importance que celui de DOUALA.

Les opérations de manutention se déroulent comme décrit précédemment, avec la seule différence que l'on opère très rarement sur navires à quai BONABERI.

MANOKA. — Juste à l'embouchure de l'estuaire du Wouri, et plus spécialisé dans l'exportation des bois-usinés, en particulier des traverses de chemin de fer, est aussi alimenté par les radeaux en provenance de Dibamba.

COTE SUD. — Les bois embarqués sur cette côte descendent généralement par les rivières et sont, comme de coutume, formés en dromes pour être remorqués le long du bord.

Les opérations y sont assez longues, car les fonds ne gagnant que très lentement, les navires sont obligés de mouiller souvent très loin, à 1

ou 2, même parfois 3 milles. Des remorqueurs puissants doivent, de préférence, être utilisés.

A noter qu'une barre peu profonde existant à l'embouchure de certaines rivières, il est nécessaire de tenir compte des heures de marée pour la sortie des dromes.

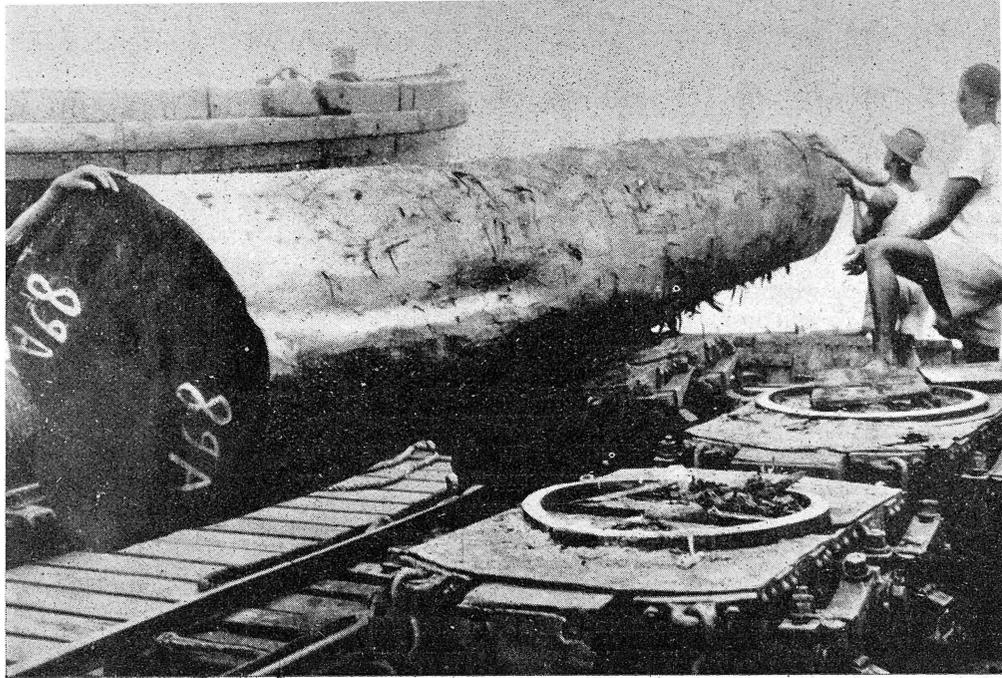
A.E.F.

Grand réservoir de bois de toutes essences, l'A.E.F. est particulièrement riche en okoumé, fort apprécié pour le déroulage.

Les exploitants forestiers qui, il y a trente ans, exerçaient leur activité en bordure de mer et des rivières ont été, en partie, obligés de se replier vers l'intérieur sur de nouvelles coupes. Ces mouvements ont été possibles grâce au système hydrographique assez développé au Gabon, dont les nombreuses rivières, remontant profondément en forêt, permettent la descente des radeaux jusqu'à la côte pendant la saison des pluies, d'octobre à avril. Par ailleurs, la construction de voies étroites souvent fort longues a permis de relier à la côte ou aux rivières des régions pauvres en possibilités d'évacuation.

De la Guinée Espagnole jusqu'à Pointe-Noire, sur une distance de plus de 1.000 kilomètres, aucun port n'existant, les navires chargent toujours en rade foraine ou en rivière ; dans les estuaires, quelques balises indiquent les mouillages ; il existe, en effet, un peu partout, des bancs de sable qu'il faut de préférence éviter,

Mise à l'eau en bout de wharf pour embarquement (Grand-Bassam).



car les secours sont rares en cas d'échouage ou d'avaries.

Les radeaux sont donc obligatoirement remorqués jusque le long du navire ; ils sont constitués, soit sur les rives des estuaires, soit en rivière, suivant l'emplacement des exploitations.

Ils sont souvent remorqués le long du bord par les moyens des chantiers ; d'autres, au contraire, remisés en rivière en des points convenus d'avance, attendront que la vedette du navire vienne les prendre ; souvent, cette dernière doit parcourir une longue distance, son absence pouvant durer de plusieurs heures à parfois une nuit ou une journée.

Entre le Gabon et le Moyen-Congo, 150.000 tonnes de grumes d'okoumé peuvent être sorties annuellement ; avant guerre, ce chiffre avait dépassé 300.000 tonnes.

Mention doit être faite de la production d'un certain tonnage de sciages et plaquages.

Le Gabon est limité au nord par la Guinée Espagnole et, au sud, par le Moyen-Congo, environ à la hauteur d'IGUELA.

Le Moyen-Congo s'étend d'IGUELA jusqu'au sud de POINTE-NOIRE ; sa côte, comprise entre PORT-GENTIL et POINTE-NOIRE, dite « Côte Sauvage », seule nous intéresse.

Sitôt la frontière de Guinée Espagnole franchie, nous trouvons ;

- a) le RIO-MUNI ;
- b) l'estuaire de la MONDAH ;
- c) l'estuaire du Gabon, sur la rive nord duquel se situe LIBREVILLE ;

d) une côte facile longue d'environ 125 kilomètres ;

e) la baie de Lopez, où nous trouvons PORT-GENTIL (estuaire de l'Ogoué) ;

f) la Côte Sauvage et POINTE-NOIRE.

a), b), c) et la partie nord de d) jusqu'à EQUATA constituent ce que l'on appelle le secteur de LIBREVILLE.

La partie sud de d) et e), celui de PORT-GENTIL.

f) se rattache à POINTE-NOIRE.

a) Deux mouillages sont reconnus en RIO-MUNI.

Le premier, M'BINI, à l'entrée de l'estuaire, un peu à l'est de UKOKO (ancienne enclave allemande portant le nom de Cocobeach) ;

Le second, BOUTICA, plus éloigné à l'intérieur, se situe juste en face du village de KOGO (Guinée Espagnole).

Les bois sont stockés en ces deux endroits ; ils proviennent soit de la rive sud de l'estuaire, soit des rivières NOYO et TEMBONY.

b) En MONDAH, plus exactement dans la baie du même nom, trois bouées, A, B, C, permettent un atterrissage progressif suivant les tirants d'eau des navires.

Une passe reconnue avant guerre, située entre la bouée C et la pointe M'Nonbo, coupe transversalement l'estuaire et peut permettre aux navires de faible tirant d'eau de remonter la rivière pendant 5 milles environ pour venir mouiller devant Kendje, réduisant ainsi d'autant chaque remorquage.

Les bois proviennent plus particulièrement de Kendje, situé au confluent de la Mondah et de la Nzebe, par où descendent les dromes, puis de la pointe M'Nonbo et enfin de la crique Tsini, auprès de la bouée C.

c) Dans l'estuaire du Gabon, deux points de chargement :

OWENDO,
LES PERROQUETS.

OWENDO. — Situé sur la rive nord, à 10 milles au sud de LIBREVILLE, est certainement, avec PORT-GENTIL, l'un des points les plus importants d'embarquement des bois. Son parc flottant, situé dans une anse bien abritée par l'île du Coniquet, permet de stocker et classer les milliers de tonnes provenant de toutes les rivières se jetant dans l'estuaire.

Comme pour le Muni et la Mondah, l'une des difficultés de chargement en ce lieu provient de la présence continue d'un fort courant de marée. Les radeaux doivent, de ce fait, être amenés, de préférence, le long du bord au moment de l'étale, sinon la vedette, biaisant dans le courant, doit ensuite se laisser dériver sur le navire. L'opération est difficile, car, manquant l'accostage, drome et vedette sont entraînées par le courant.

Parfois, pour éviter cet ennui et perte de temps, certains commandants, trouvant dans l'équipe des kroomen un patron-vedette habile manœuvrier, l'autoriseront à « s'étraver ». La manœuvre consiste à laisser drome et vedette dériver sur l'étrave du navire ou la chaîne de mouillage, la vedette passant d'un bord et la drome de l'autre. La remorque tenant bon, la drome se trouve freinée, accoste, puis s'immobilise.

L'opération est délicate, car pendant le freinage, malgré son opposition, la vedette peut être remontée jusqu'à la hauteur de l'étrave ou de la chaîne de mouillage sur lesquelles il est préférable que le courant ne vienne pas la drosser.

LES PERROQUETS. — Lorsque l'on parle des « PERROQUETS », il s'agit d'une île située près de la rive sud de l'estuaire, presque en face OWENDO ; elle ne comporte aucune exploitation forestière, mais constitue pour certains exploitants un lieu de concentration des radeaux et chalands sitôt annoncée l'arrivée prochaine du navire.

d) En suivant la côte de LIBREVILLE à PORT-GENTIL, nous trouvons :

OWAGNE, EKUATA, BATANGA, ALOMBE, CONGUE, OKOYO, points de chargement bien connus, tous situés en bordure de mer. Les opérations s'effec-

tuent suivant le système déjà décrit du boat mouillé au delà de la barre ; elles sont, en général, rapides : 200 tonnes par jour environ, cette barre étant rarement difficile.

e) Nous arrivons maintenant à ce magnifique plan d'eau qui se nomme « Baie de Lopez », qui reçoit les eaux de l'Ogoué par ses multiples bouches et sur la rive sud de laquelle se situe PORT-GENTIL, dans l'île du cap Lopez.

PORT-GENTIL. — Le plus grand centre d'expédition des bois d'okoumé ne possède que 3 kilomètres de route. Toutes les communications avec l'intérieur s'effectuent donc par voie fluviale, au moyen des nombreuses vedettes et pinasses qui sillonnent la rade et donnent à ce centre un aspect tout particulier.

Les bois utilisant les mêmes voies arrivent par radeaux dépassant souvent 1.000 tonnes :

soit de l'est : régions des lacs situés haut sur l'Ogoué, près de LAMBARÉNÉ,

soit du sud : région des lagunes d'Iguela ou du Fernan-Vaz.

Plusieurs parcs sont disposés pour les recevoir sur des plages où les billes s'échouent à basse mer. Le tri et le remorquage s'effectuent à marée montante.

La baie de Lopez présente d'excellents mouillages, ses eaux calmes favorisant de rapides opérations.

L'un d'eux, dénommé « Trou Delmas », situé fort près des parcs, permettait autrefois aux navires d'utiliser la « touline ». Le système consistait à haler directement du bord les radeaux au moyen d'un long câble dont une embarcation avait fixé préalablement l'extrémité sur l'une des billes ; il est maintenant abandonné, le remorquage plus simple et plus rapide permettant en même temps aux navires de mouiller assez loin de terre.

Cette dernière précaution n'est certes pas inutile ; PORT-GENTIL est, en effet, pendant la saison des pluies, le lieu de la côte où l'on trouve les plus violentes tornades ; il est donc préférable pour le navire de s'éloigner du rivage et, surtout, du banc du « Talisman », bête noire des commandants, vers lequel ces ouragans venant du fond de l'estuaire se font un malin plaisir de les drosser.

f) Enfin, doublant le cap Lopez, et nous dirigeant sur POINTE-NOIRE, nous suivons la « Côte Sauvage », qui est certainement la plus difficile de l'A.E.F. La mer, qui jusque-là s'était faite clémente, la borde continuellement d'une barre aux rouleaux souvent impétueux, analogue à celle de la Côte d'Ivoire. D'assez nombreux récifs la jalonnent et le manque de repères rend les atterrages souvent difficiles.

Dans l'ordre, nous trouvons : GUEGA, IGUELA, SETTE-CAMA, NYANGA, MAYOUMBA, POINTE-BANDA, CONKUATI, MADINGO, BAS-KOUILLOU.

Depuis la guerre, plusieurs de ces points ont été supprimés. Souhaitons que dans le temps ils reprennent leur activité. Sauf pour MAYOUMBA, qui se trouve à l'embouchure de la rivière du même nom, le mode de chargement est celui du boat mouillé au delà de la barre.

La moyenne de manutention journalière en ces lieux est fort variable et n'atteint que rarement le chiffre de 200 tonnes. Nous rappellerons que, devant les difficultés rencontrées au cours des toutes premières opérations de chargement et l'inexpérience de la main-d'œuvre locale, certains exploitants furent dans l'obligation d'avoir recours à des équipes de kroomen venues de la Côte d'Ivoire.

Faisant suite aux difficultés rencontrées sur cette côte inhospitalière, tel un havre de grâce, POINTE-NOIRE offre aux navires les eaux calmes de son port, ainsi que l'outillage très moderne de ses quais.

Ce port n'est pas un centre de bois aussi important que ceux que nous venons de visiter. Le limbo ou limba, en provenance du Mayombe et du Congo Belge, ayant de bonnes qualités pour l'ébénisterie, constituerait le tonnage de bois le plus important que l'on rencontrerait dans la région de POINTE-NOIRE.

Les grumes embarquées dans ce port proviennent en grande partie d'exploitations situées en bordure de la voie ferrée du Congo Océan. Mention spéciale doit être faite des sciages, produits d'une industrie locale assez florissante.

A noter que les points de chargement de la Côte Sauvage, située entre MAYOUMBA et POINTE-NOIRE, dépendent administrativement de ce dernier centre ; les navires allant y opérer devant toujours venir prendre à POINTE-NOIRE le représentant de l'Administration des Douanes et le rapatrier.



Au cours de cet exposé, nous avons examiné les principaux cas que pouvait présenter l'acheminement des bois jusque le long du navire. Il est temps maintenant de nous rendre à bord de ce dernier et d'examiner ce qui s'y passe.

Si nous sommes en A.E.F., nous accosterons à l'échelle de coupée que nous escaladerons.

En A.O.F., l'opération sera plus compliquée et nous serons obligés d'utiliser la « chaise », seul moyen à peu près possible sur les rades foraines.

« Rentrez les bras, crampez-vous après le banc ; un choc ; soulevé dans les airs par le

cartahu, vous quittez le fond du boat ; quelques heurts plus ou moins violents sur la coque, des oscillations plus ou moins prononcées, des ordres, puis, doucement, tout doucement, vous vous trouvez déposé sur le pont. »

Des Noirs athlétiques et souriants vous aident à sortir de la chaise : ce sont les kroomen. Coloniaux et marins de la C.O.A., tous vous connaissez ces indigènes. Embarqués à TABOU ou SASSANDRA, ce sont les « dockers navigants » de la côte d'Afrique. Ce sont eux qui ont, sous la surveillance des officiers, la charge des opérations de déchargement et de chargement. Aimant la mer et le navire, les chefs et principaux sont rompus à ces travaux.

Une équipe normale comprend soixante à soixante-dix hommes. Son chef est appelé du nom pittoresque de « grand cacatois », probablement par analogie avec le grément du même nom, du temps de la marine à voile. Viennent ensuite trois sous-chefs : les deuxième, troisième et quatrième cacatois, six patrons-boats, six chefs de panneaux, dix treuillistes, qui forment l'armature de l'équipe, les autres étant des manœuvres. Deux cuisiniers, pris parmi eux, préparent le riz, la viande et le poisson ; les chefs, cependant, mangent à l'euro-péenne et ont un poste séparé pour coucher. Après une rude journée de travail, le commandant donne « cadeau » : des cigarettes, parfois, un peu d'alcool.

Mais voilà le commandant et ses officiers : présentations, poignées de main, et nous nous dirigeons vers le salon où nous allons prendre le traditionnel « cognac-Perrier » de bienvenue.

Le commandant est, en général, un vieux roulier de la C.O.A. ; certains, depuis plus de vingt ans, bourlinguent sur cette côte aux opérations si diverses. Ils en connaissent toutes les difficultés, car ce trafic compte certainement parmi les plus durs.

Il faut tenir compte :

Du climat assez éprouvant ;

Des saisons : périodes sèches ou pluvieuses qui modifient les méthodes d'opération ;

Des difficultés de navigation assez nombreuses : courants souvent variables que l'on connaît parfois mal, atterrages compliqués même de jour qui deviennent délicats par temps bouché ; peu de repères, seulement des arbres à l'allure particulière, parfois une case, un drap mis dans un arbre ; très peu de feux, rares balisages, des mouillages à prendre aussi près que possible de terre, par des fonds souvent parsemés d'écueils, etc... ;

Travail sur rade foraine, quel que soit le tangage ou le roulis, nécessitant une certaine

connaissance de la disposition des mâts de charge, du maniement des treuils, pour éviter que les palanquées où colis lourds ne viennent s'avarier ou s'écraser sur la coque ;

Dispositions à envisager en vue des tornades qui se déchaînent en quelques minutes aussi bien pour la sécurité du navire que celle des dromes ;

Conseils à donner aux uns et aux autres ;

Réussir les accostages des dromes lors des mouillages par fort courant. Calculer l'importance du tonnage de la pontée, surveiller son arrimage ; questions fort importantes. Assurer le classement des lots par marques, tonnages et destinations. Etablir en conséquence le plan de charge respectant l'ordre de rotation des ports, assurant la stabilité du navire.

Toutes ces connaissances, et bien d'autres encore, ne s'acquièrent qu'à la suite d'une longue pratique.

La rapidité d'exécution des voyages en dépend.

Il n'est pas exagéré, par ailleurs, d'affirmer que c'est bien grâce à elles, et aussi aux risques qu'ont accepté de prendre les équipages, qu'à l'origine certains exploitants doivent d'avoir pu sortir, dans des conditions particulièrement difficiles, même dangereuses, leurs bois en des points de la côte à l'hydrographie mal définie.

Le navire affecté à la C.O.A. travaillant par ses propres moyens doit posséder un gréement approprié, autant de mâts de charge que possible, deux de 5 tonnes au minimum par cale, certains d'entre eux, pour l'A.O.F. et le CAMEROUN, devant atteindre 10 tonnes pour permet-

tre de soulever les grosses billes d'essences lourdes ; une ou deux bigues de 25 à 40 tonnes peuvent avoir leur utilité.

L'approvisionnement en matériel de maintenance : élingues, filins, poulies, etc..., devra être abondant, car l'usure est rapide.

Une vedette est indispensable ; les services qu'elle rend au cours des opérations sont incontestables.

Un boat peut être fort utile pour aider aux opérations et faciliter les déplacements.

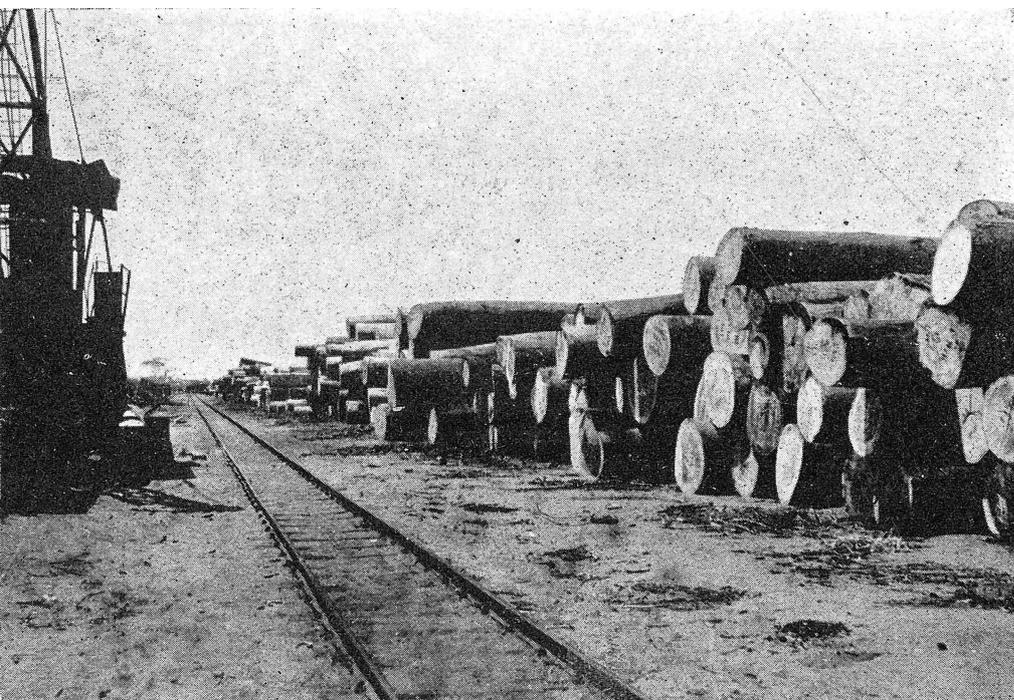
Enfin, la « chaise » est nécessaire.

Maintenant que nous avons visité le navire, penchons-nous le long du bord : nous y trouvons notre train de bois bien amarré.

Des Noirs sautent de bille en bille : ce sont les kröomen dits « mouillés » ; leur rôle consiste à recevoir les dromés, détacher les billes, les élinguer. Ce sont, bien entendu, d'émérites nageurs, car ils sont aussi souvent dans l'eau que sur le radeau.

Notre bille, bien saisie en son centre, si possible, est prête à être hissée : le treuil démarre, grince, le cartahu se tend, le mât de charge, bien tenu par ses « gardes », tremble, la bille monte, le chef de panneau s'agite et, par gestes, dirige les treuillistes : la bille se trouve maintenant à l'aplomb du panneau. Les kroomen arri-meurs qui sont en cale se sont prudemment abrités, la bille descend et vient se poser sur celles qui s'y trouvent déjà.

Nous venons d'assister au premier temps de l'opération.



*Stock de rondins
à Port-Bouet.*

Il s'agit maintenant de l'arrimer, c'est-à-dire de la placer parmi les autres en ne perdant que le minimum de place, surtout lorsqu'il faut barrotter : un vrai puzzle.

« Carrayou, carrayou », crie du fond de la cale l'un des arrimeurs. Ils vont, en effet, « faire carrayou » et nous allons assister au deuxième temps de la manœuvre.

« Le carrayou », en langage kroomen, consiste en un long câble d'acier qui passe dans une ou plusieurs poulies coupées dites « de retour ». Ces poulies peuvent s'accrocher en tous points de la cale sur des anneaux soudés sur les membrures ou sur la coque. L'un des bouts du câble est fixé sur l'extrémité de la bille, l'autre sur la poupée d'un treuil.

« Faire carrayou » consiste à placer les poulies sous un angle tel que le câble, une fois tendu, déplace la bille, toujours suspendue en son centre au cartahu, dans un plan plus ou moins horizontal pour l'arrimer dans la place assignée. Si nécessaire, un brassage du mât de charge est effectué en même temps.

L'opération terminée, vous ne pouvez manquer d'être surpris en constatant qu'en chaque bout de la bille, l'espace restant disponible n'est que de quelques centimètres. Cette précision est due au coup d'œil des kroomen qui excellent dans ce travail ; suivant les espaces disponibles, les cacatois savent, en quelques secondes, choisir dans la drome la bille qui conviendra ; bien rare quand ils se trompent.

Bien entendu, ce choix et « faire carrayou » ne se passent pas sans palabres, les principaux donnant leur avis. Malgré tout, les opérations s'effectuent rapidement.

A noter qu'en fin de chargement, lorsque les plans de billes montent dans la cale, l'opération de barrotage, qui consiste justement à arrimer le maximum de billes dans l'espace disponible sous le pont, permet aux kroomen de donner leur mesure. D'une bonne équipe d'arrimeurs dépend pour le navire la possibilité de prendre son tonnage maximum.

Les cales une fois remplies, les kroomen s'attaquent à la pontée. Sur un navire bon porteur de bois, elle peut atteindre le tiers du tonnage total et dépasser 4 mètres de hauteur.

Calculer, arrimer et saisir cette pontée constituent un travail délicat, car cette opération, mal conduite, pourrait, par très gros temps au cours du voyage de retour, mettre le navire en difficulté.

La pontée est maintenue à sa base par les pavois et de robustes montants d'acier, fixés verticalement sur le pont. Une fois terminée, elle est saisie par des flins ou, mieux, des chaînes. Leur résistance est calculée de telle sorte que le navire s'engageant par trop, ils se rompent, laissant filer quelques billes pour lui permettre de se redresser.

Le risque de pontée est toujours à la charge de la marchandise. Alors que les règlements de sécurité français autorisent la pontée, les règlements anglais l'interdisent ; certaines tolérances acceptent cependant un plan de billes ne dépassant pas la hauteur des pavois.

Tous les navires munis de mâts de charge assez puissants peuvent transporter des bois ; cependant, seuls ceux qui sont spécialisés obtiendront le meilleur rendement. Par spécia-

Embarquement de billes à la touline (Gabon).





*En rade de Bonabéri
(Cameroun).*

lisés, nous entendons qu'ils possèdent un bon cubic, des cales autant que possible démunies d'entreponts, un pont assez solide pour supporter une forte pontée, des ballasts suffisants pour maintenir l'équilibre de l'ensemble.

Les expéditeurs demandent en général à l'armateur beaucoup d'exactitude. Leurs bois, lors du passage dans les eaux saumâtres, rencontrent un ennemi mortel, le « taret », qui, perçant les billes, les rend impropres au déroulage ou sciage. Passé trois semaines d'attente, les dégâts deviennent sensibles ; aucun remède n'a encore pu être trouvé pour se débarrasser de ce parasite ; seul le retour des billes en eau douce et leur hissage à terre peuvent les mettre hors de danger.

A titre indicatif, les bois d'okoumé cubent 100 pieds cubes à la tonne, les bois lourds un peu moins.

Les vitesses de chargement peuvent être :

Au Gabon, dans les centres de PORT-GENTIL et OWENDO, de 500 tonnes et plus par jour au début des opérations, pour tomber ensuite à 2 à 300 tonnes. Dans les autres lieux, de 150 à 200 tonnes.

En Côte d'Ivoire, 150 à 200 tonnes.

Au Cameroun, 200 tonnes.

La durée d'un voyage, chargement de descente compris, est fort variable ; elle est beaucoup plus longue qu'avant guerre, 30 à 40 % en plus, parfois le double. En 1938, un navire pouvait effectuer trois à quatre rotations annuelles ; aujourd'hui, il en fait difficilement plus de deux.

Les causes sont multiples et bien connues ; les énumérer serait fastidieux pour le lecteur.

Il serait souhaitable que ces problèmes soient réglés aussi rapidement que possible, afin de permettre au matériel moderne mis à la disposition de la C.O.A. par les armateurs français de donner son plein rendement.

A quoi sert une vitesse de 15 nœuds lorsque le navire doit attendre parfois plusieurs semaines sur rade ? Pourquoi les avoir munis de seize à dix-huit mâts de charge de puissances diverses leur permettant de manutentionner de 600 à 1.000 tonnes par jour, si la cadence de terre ne dépasse pas une moyenne d'ensemble de 2 à 300 tonnes, sauf quelques rares exceptions ?

Répondre à ces questions serait très facile, mais ne rentre pas dans le cadre de cette étude.

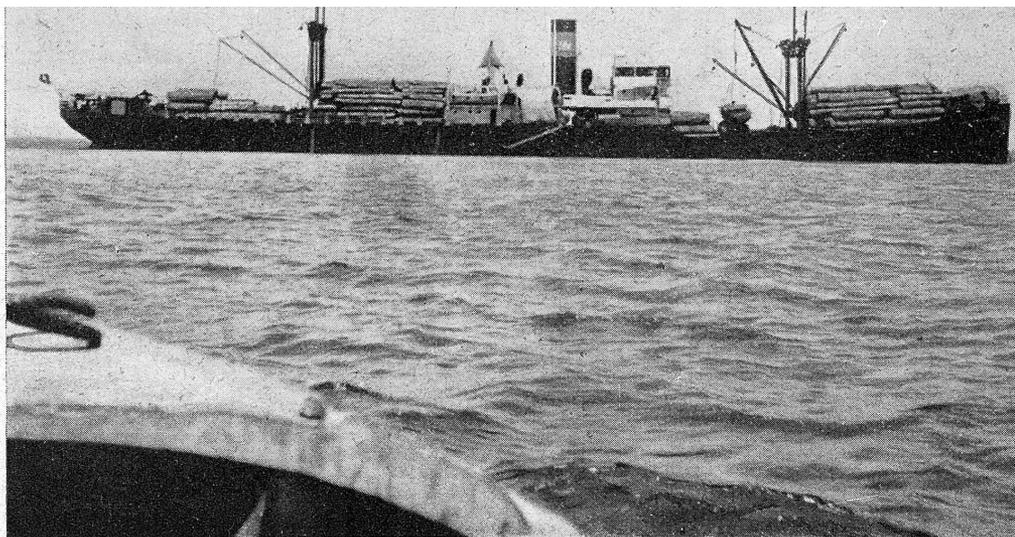
Le navire, une fois chargé, se dirige sur sa destination française ou étrangère.

Tous les ports importants peuvent recevoir des bois. Certains, cependant, tels que LE HAVRE, LA PALlice, BORDEAUX, puis ANVERS, ROTTERDAM, enfin, avant guerre, HAMBourg et BRÊME, sont plus particulièrement spécialisés dans ce travail.

Sitôt arrivés, les bois sont, soit mis directement sur péniches ou wagons qui les acheminent sur leur destination définitive, soit stockés dans de vastes parcs.

Avant de terminer, nous donnerons seulement quelques courtes indications d'ordre commercial, cette question ayant déjà été traitée.

Le transport des bois dans le cadre des condi-



tions de la W.A.C. et sur les destinations usuelles, s'effectue sur les bases « Liner Terms », depuis sous-palan/colonie jusque bord/port français ou sous-palan/port étranger.

Nous nous permettons d'attirer tout particulièrement l'attention des exportateurs sur le fait que ces conditions sont très larges, puisqu'elles ne prévoient aucune planche, donc aucune surestarie, ce qui présente un sérieux avantage pour les marchandises.

Avant guerre, afin de faciliter les conditions de vente, les armateurs acceptaient les chargements à option, coutume qui reprendra très probablement lorsque la situation le permettra.

Depuis la Libération, la flotte française est presque entièrement reconstituée.

Il est remarquable de constater que sur la C.O.A., à part quelques vieux serviteurs rescapés de la tourmente, tous les navires français sont de construction récente et apportent donc sur ce trafic, en plus d'une vitesse moyenne de 13 à 15 nœuds, tous les avantages de la technique moderne.

Notre rôle de transporteur s'arrêtant au port de débarquement, nous laissons donc maintenant la plume aux utilisateurs de ces bois.

J. LEFÉBURE.

