

UNE EXPLOITATION FORESTIÈRE EN GOLD COAST LA MIM TIMBER COMPANY

par J. LE RAY

*Chef de la Division des Exploitations Forestières
au Centre Technique Forestier Tropical.*

SUMMARY

MIM TIMBER COMPANY, A GOLD COAST FOREST CONCERN.

The MIM Timber Company at 150 kilometers in the east of Kumasi covers an area of about 130 000 hectares from which this firm extracts mainly Sapels, Utile and kokrodua. Export of logs of first grade amounts to 400 cubic meters a month. Output of the sawmill operating in MIM is about 1 500 cubic meters a month.

This article describes the ways of proceeding from felling to transport by rail to Takoradi.

RESUMEN

LA MIM TIMBER COMPANY UNA EXPLOTACION FORESTAL DE LA GOLD COAST

La MIM Timber Co explota una concesion territorial de unas 130 000 hectaras a l'Este de Kumasi. Sobre tol area esta firma aprovecha principalmente Sapelli, Sipo y Kokrodua. Los exportes mensuales son cercanos de 400 metros cubos de maderas de grado superior. El equipo aserradero de MIM tiene una produccion de unas 1.500 metros cubos por mes.

Expone el Autor en este articulo los metodos empleados desde el corte hasta el cargamento sobre wagon con destino Takoradi.

La MIM TIMBER COMPANY a établi le siège de son exploitation et sa scierie au village de Mim à 97 milles (156 km) à l'ouest de Kumasi, ville très importante et capitale du Pays Ashanti.

J'ai été reçu (1) par M. O. CHARMANT, Directeur Général qui connaissait déjà le Centre Technique Forestier Tropical pour avoir eu l'occasion d'y faire une visite en février 1955.

C'est en 1947 seulement que M. CHARMANT est venu en prospection forestière dans la région de Mim sur les indications du Service Forestier de Gold Coast. A cette époque, Mim n'était qu'un petit village situé au terminus d'une route se dirigeant de Goaso vers la frontière de la Côte d'Ivoire. Dès 1948, l'exploitation proprement dite permettait l'exportation des premières grumes en atten-

dant que la scierie en 1950, commence la production des sciages.

Actuellement l'exploitation porte sur une moyenne de 4.000 m³ de grumes par mois sur deux chantiers, et la scierie produit environ 1.500 m³ par mois. L'exploitation dispose d'une concession de 500 milles carrés (129.050 ha) s'étendant au nord et à l'ouest du village de Mim et englobant notamment la « forest reserve » (ou forêt classée) de Bia-Tano.

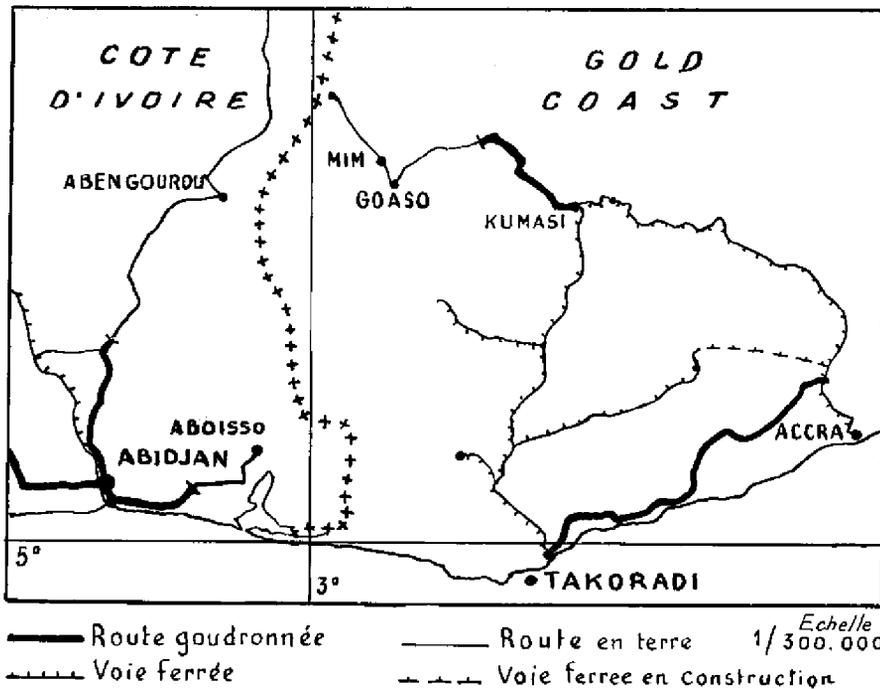
La scierie et les ateliers sont installés à 1 km de l'agglomération de Mim. L'ensemble du personnel réside dans une cité qui groupe une vingtaine d'européens dans des « cottages » entourés de jardins fleuris et répartis autour d'une immense pelouse rectangulaire. Aucun européen ne réside en forêt malgré l'éloignement relatif des deux chantiers situés à environ 35 km.

LA FORÊT

La forêt exploitée est assez riche. Sur une parcelle de 9 milles carrés (2.330 ha), on a compté 500 kokrodua (*Afrormosia elata*), 796 Sapelli,

(1) Du 2 au 5 mai 1955.

436 Utile (Sipo) et 205 autres arbres (Makoré, Framiré, Bilinga, Acajou blanc) ce qui donne un total de 1.937 arbres, soit plus de 0,8 arbre à l'ha, ce qui est un joli résultat. Encore n'a-t-on compté

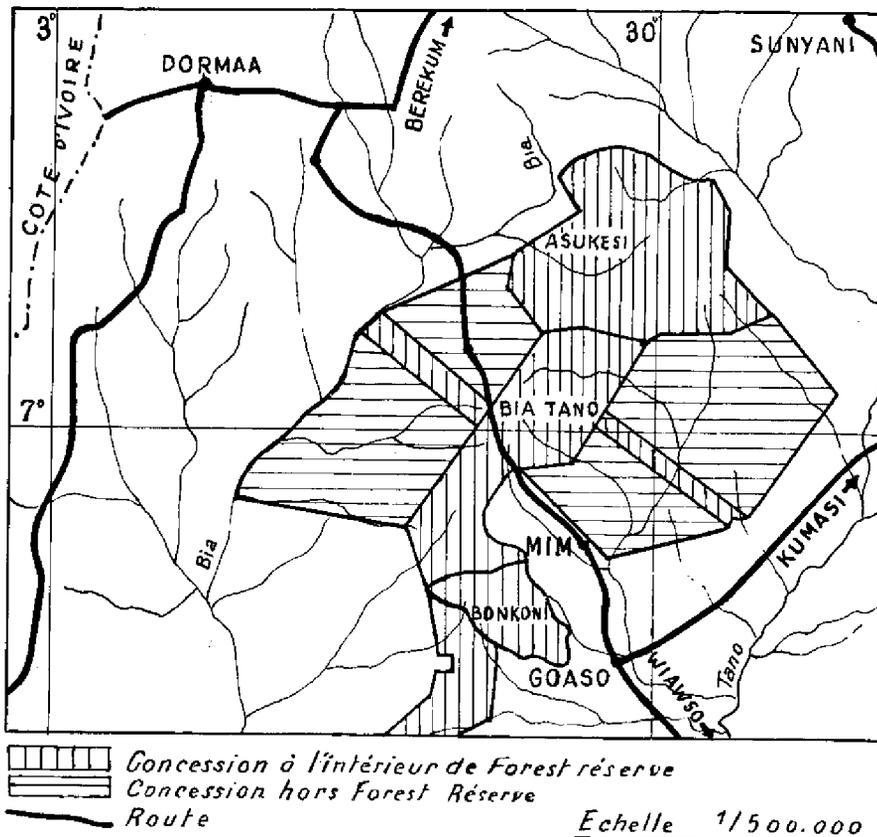


que les arbres de plus de 9 pieds de circonférence (diamètre supérieur à 87 cm). Ces chiffres ne comprennent pas les Ayous (ou Wawa) dont l'exportation n'est pas économiquement rentable. Dans l'ensemble, à la Mim Timber, on a souvent compté jusqu'à un arbre exploitable à l'acre, soit 2,5 arbres à l'ha.

LE KOKRODUA

Une des particularités de cette forêt consiste dans la présence fréquente d'un grand arbre, l'*Afrormosia elata*, appelé kokrodua en langue Ashanti. C'est un grand arbre au port très élancé atteignant 30 à 50 m de haut avec un diamètre moyen de 90 cm à 1 m mais qui peut atteindre 2 m. Nous avons vu une bille de 1,90 m de diamètre. Le tronc est habituellement droit mais les billes sont de forme plutôt irrégulière. En forêt, cette essence est aisément reconnaissable grâce à son feuillage léger et surtout à son écorce caractéristique de teinte générale claire, plutôt grisâtre, mais avec des reflets tantôt verdâtres tantôt jaunâtres; elle s'exfolie en minces plaques allongées, laissant apparaître une tache sous-jacente de teinte rougeâtre. Le rhytidome rappelle curieusement celui du platane. Le tronc du kokrodua paraît ainsi décoré de taches foncées qui ressortent sur la teinte générale claire de l'écorce.

L'aire du kokrodua paraît très localisée; elle s'étendrait au nord du parallèle 7° jusqu'à une



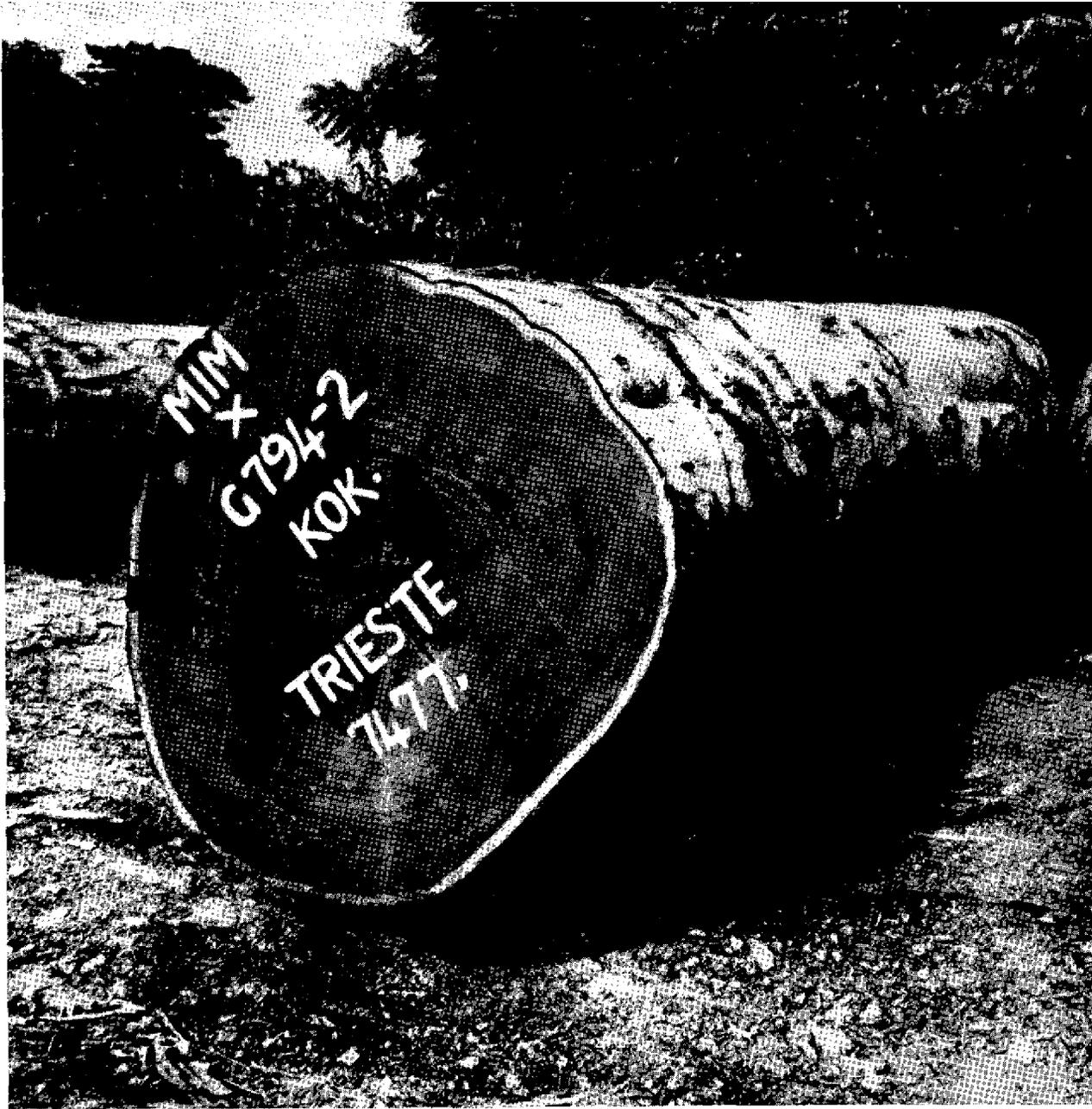


Photo Le Ray.

Une grosse bille de Kokrodua de 1^{re} qualité, destinée à l'exportation

ligne passant à l'ouest de Kumasi par Abofaw et Berekum. D'après M. Aubréville (1), son aire se limite à l'est de la Côte d'Ivoire (où on l'appelle Asameja) depuis Abengourou, jusqu'à la lisière de la forêt au nord. M. CHARMANT a remarqué que le kokrodua se rencontrait surtout sur des sols granitiques.

Le bois de kokrodua est brun jaunâtre à l'état frais mais sa couleur fonce à la lumière. Les rondins ont très peu d'aubier distinct, rarement plus de 1 à 2 cm, celui-ci présente une couleur nettement plus claire. Ses résistances mécaniques sont au moins équivalentes à celles du Teck. Il montre une

grande durabilité et n'est en particulier pas attaqué par les tarets. Sa densité moyenne est de 1.200 kg/m³ à 12 % d'humidité et de 1.600 à l'état frais. Le kokrodua est actuellement très apprécié en construction navale et a déjà été employé dans la construction d'une trentaine de navires de mer.

La MIM TIMBER s'est fait une spécialité de la production de cette essence qu'elle exporte sous forme de grumes et de bois débités à destination de nombreux pays (notamment la Grande-Bretagne, la Suède, la Norvège, l'Italie, le Danemark, le Canada). Plus des 3/4 de la production de kokrodua viennent de la MIM TIMBER. En 1952, l'exportation de grumes de cette essence a atteint 2.700 m³ environ. En 1954, la Gold Coast a exporté environ 1.600 m³ de grumes et 2.600 m³ de bois débités de kokrodua.

(1) *Flore forestière de Côte d'Ivoire*, t. I, p. 282.

PERSONNEL

M. CHARMANT, Directeur Général, partage son temps entre la Grande-Bretagne, à la Victoria Sawmills de Hayes (Middlesex) et la MIM TIMBER Co. En Gold Coast résident en permanence ses fils, MM. D. et P. P. CHARMANT. Le Directeur local, M. G. G. H. GAMBRILL, a une longue expérience des scieries tropicales car il a vécu longtemps en Birmanie (1).

Le personnel comprend :

- M. CLARKE, Assistant (scierie).
- M. SQUIBB, Forestier chargé de l'exploitation.
- M. KOOLJ, Chef-comptable.
- M. DOUTH (en congé), comptable.

Service Transport :

- M. MAC SPORRAN, chargé du Service Transport.
- M. WILLIAMSON, mécanicien auto.
- M. LITTLE, mécanicien auto.
- M. VETTER, chargé des Caterpillar.

Le personnel plus spécialement affecté à la scierie, comprend :

- MM. WIPPLI et BEL, scieurs.
- MM. WECKSLER et LEHMANN, affûteurs.
- M. HALE, électricien.
- MM. BENDER et SULLIVAN, chargés de la mécanique générale.

A Kumasi, M. P. P. CHARMANT est chargé du transit des bois et des approvisionnements. Les relations avec la Gold Coast Railways ne sont pas toujours aisées et les disponibilités en wagons ne sont pas toujours conformes aux contingents attribués d'avance d'un commun accord.

Un transitaire africain assure à Takoradi les embarquements.

Le personnel africain comprend 800 Africains dont :

- 300 en forêt à l'exploitation proprement dite,
- 150 au Service Transport.
- 300 à la scierie.

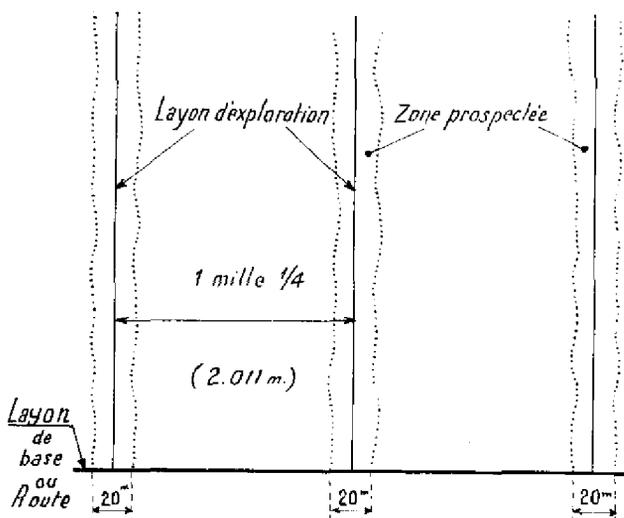
EXPLOITATION FORESTIÈRE

C'est M. SQUIBB qui est chargé de l'exploitation forestière, à l'exclusion de la surveillance et de l'entretien des tracteurs et camions. Chaque jour, il se rend de Mim à l'un ou l'autre chantier et sauf néces-

sités, consacre de préférence son temps à un travail déterminé : prospection, abattage, débardage, construction ou entretien des routes.

PROSPECTION

A la Mim Timber, la prospection est toujours faite le plus soigneusement possible. M. CHARMANT estime tout naturel de chercher à savoir ce qu'il pourra exploiter, et par conséquent vendre à chaque campagne, aussi tient-il à disposer de résultats précis de prospection.



(1) M. G. G. H. GAMBRILL est décédé en juillet et a été remplacé par M. D. CHARMANT.

La prospection est faite en principe en 2 stades, si possible un an à l'avance. En premier lieu, l'exploitation dite au 1/100 est effectuée de la manière suivante : on ouvre des layons parallèles à l'intervalle de 1 mille 1/4 (2.011 m) et on compte tous les arbres vis de part et d'autre du layon à 10 m environ, ce qui correspond bien à une bande de terrain de 20 m tous les 2.000 m, soit 1/100^e de la surface totale. Cette exploration permet de se faire une idée de la configuration du terrain et de la composition de la forêt.

On procède ensuite à un inventaire total de la forêt, en ouvrant des layons à 22 yards d'intervalle (20 m) ; tous les arbres comptés sont marqués d'un point rond à la peinture blanche ; leur emplacement est repéré le long du layon et leur circonférence mesurée. Cette méthode est appliquée un an à l'avance. Les résultats de la prospection permettent à M. CHARMANT de fixer un programme de vente. Les essences recherchées sont le kokrodua, ou Afrormosia, le Sapelli, l'Utile (sipo), le Makoré, le Bilinga, l'Acajou blanc et le Mansonia (Bété). Le Wawa (Ayous) est très abondant, puisqu'il y a à peu près autant de Wawa que de toutes les autres essences réunies ; cependant, seuls les très beaux arbres sont exploités pour l'exportation en raison des frais de transport élevés dus à l'éloignement du port de Takoradi.

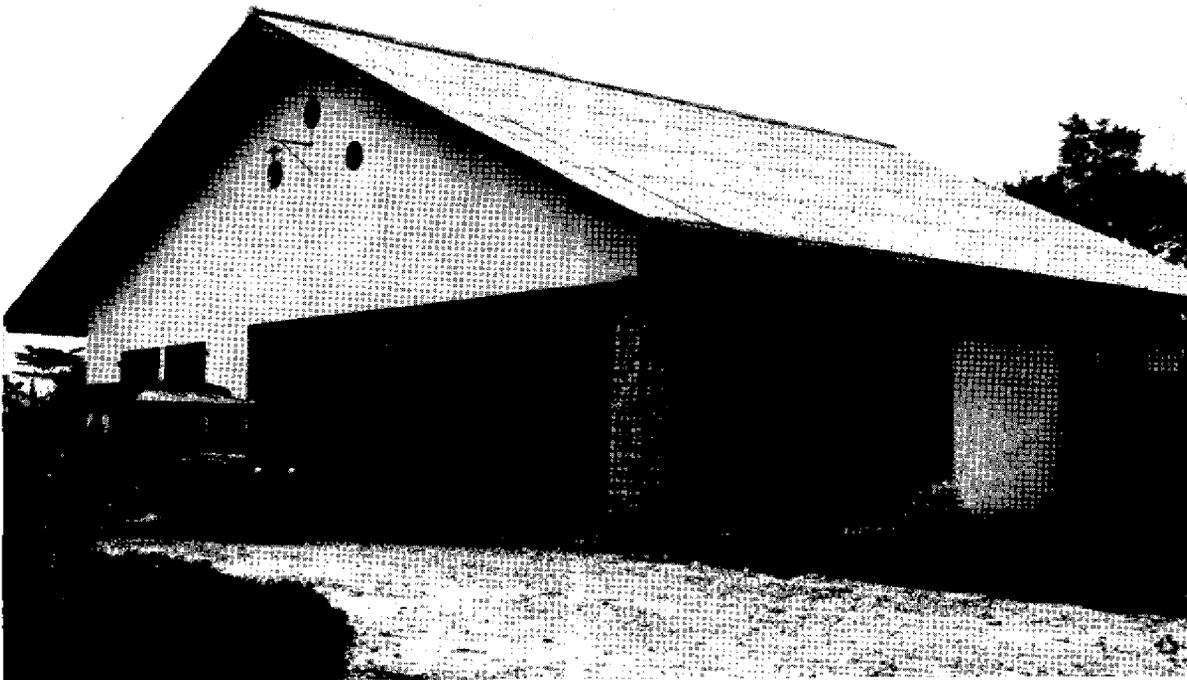


Photo Le Ray.

Pavillon du Directeur de la Mim Timber Company.

ABATTAGE

Comme dans la plupart des exploitations forestières, en Gold Coast, l'abattage est effectué à forfait par les équipes sous la direction d'un chef d'équipe sous-traitant et payé à l'arbre.

Les tarifs sont 10 shillings (245 fr. CFA) (1) pour un arbre jusqu'à 15 pieds de circonférence (145 cm), et 1 £ (490 fr. CFA) jusqu'à 20 pieds de circonférence (diam. = 195 cm). L'abattage est régulièrement effectué au-dessus des contreforts.

Le tronçonnage est également exécuté à la main. Les découpes sont marquées par les chefs d'équipe africains. Les billes de qualité sont toujours découpées à la longueur de 16 pieds 1/2, soit 5,02 m qui est la longueur maxima admissible pour que le chargement des wagons longs de 34 pieds ou 10,36 m, puisse recevoir deux billes dans le sens de la longueur.

DÉBARDAGE

On retrouve ici les tracteurs D7 Caterpillar représentés sur toute la Côte d'Afrique. On installe en moyenne une place de chargement (Caterpillar Station) par mille carré, soit 260 ha. On s'efforce d'installer chaque place de chargement le long de la route principale, mais il arrive souvent que la configuration du terrain amène à construire une courte route secondaire. Sur chaque place de chargement, on débarde un millier de billes provenant de 500 arbres environ. Autour de chaque place,

opèrent 3 tracteurs ; le premier en bulldozer ouvre les pistes de débarbage tandis que les 2 autres débarquent. La tâche du bulldozer est de 20 pistes par jour dont la longueur varie de 0 à 1/2 mille (800 m). Au total, un engin ouvre donc 6.000 à 8.000 m de piste par jour.

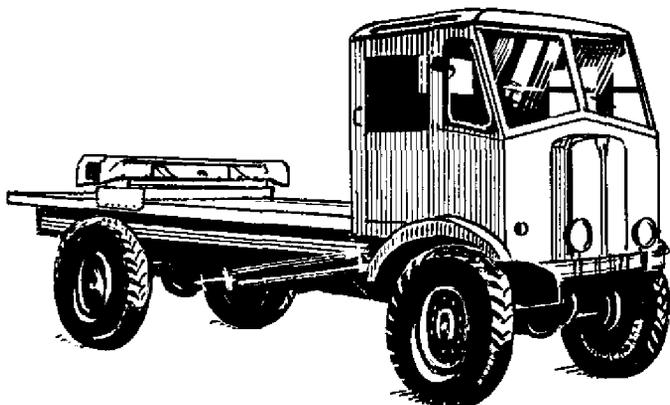
Chacun des D7, attelé d'une arche débarde en moyenne 10 billes, soit 40 à 50 m³. Chaque arbre est estimé donner 10 m³ de bois en 2 billes. Ces tracteurs sont amortis en 3 ans.

TRANSPORT

Il est scindé en 2 étapes. De la forêt à la scierie de Mim, et de Mim à Kumasi.

(1) Toutes les valeurs ont été calculées en franc CFA sur le taux de change de 490 francs CFA pour une livre ouest africaine.

Camions. — Le transport des grumes est exclusivement fait depuis 1947 par des camions Matador, de fabrication anglaise, A. C. V. Sales Limited, équipés en grumiers avec une remorque.



A l'origine, ce matériel faisait partie des ponts d'équipage du Génie militaire Britannique.

Les caractéristiques sont les suivantes : moteur diesel A. E. C., 7.700 cm³, 6 cylindres, à injection directe donnant 95 CV à 1.800 t/m. La boîte de vitesse et la boîte de transfert donnent 8 vitesses AV. Les 4 roues motrices sont équipées des mêmes pneus (simples à l'arrière), dimensions 14.00 × 20. Ces tracteurs seuls ont une tare de 5,8 tonnes et une charge utile de 5,3 tonnes.

Dans l'ensemble, démarreurs et batteries durent peu et les camions démarrent grâce à la pente du parc à voitures. Ces véhicules donnent satisfaction. Aussi, M. CHARMANT a-t-il standardisé la Mim Timber sur ce seul type de grumier dont il a déjà reçu quelques véhicules civils neufs. Ceux-ci sont affectés au transport de Mim à Kumasi où les bois sont mis sur wagon de chemin de fer à destination de Takoradi, port d'exportation.

Les camions sont en général chargés de 5 tonnes de bois débités et tirent une remorque à 4 roues, chargée de 10 tonnes de grumes ou de bois débités. Les camions voyagent en un convoi, qui est toujours formé la veille au soir. L'équipage du dernier véhicule comprend un mécanicien africain chargé des dépannages. Les camions font leur voyage dans la journée en partant à 5 heures et en revenant vers 6 heures du soir. De Kumasi à Mim, il y a 97 milles soit 312 km aller et retour, dont 183 sur route goudronnée. Le profil de la route est peu accidenté et ne comprend guère que deux ou trois côtes atteignant 6 %. Les camions ne roulent qu'un jour sur deux, le second jour est réservé à l'entretien

lavage, graissage, révision, et au chargement. Chacun des 18 camions ne fait donc que 12 à 13 voyages par mois.

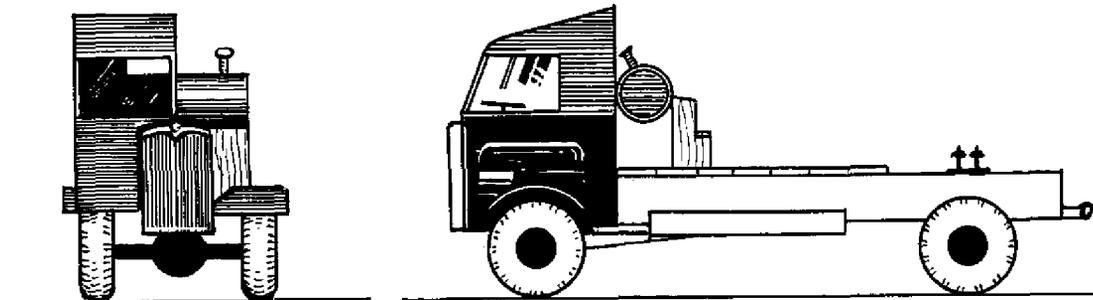
Grumiers. — Les camions plus anciens sont équipés en grumiers avec une remorque à 2 roues et affectés au transport des grumes de la forêt à la scierie (bush lorry). Ils reçoivent alors quelques modifications destinées à les rendre plus « forestiers ». La cabine normale est remplacée par une cabine à une seule place pourvue d'une large fenêtre arrière. Le réservoir à combustible est placé juste derrière la cabine hors de portée de toute atteinte par des branches. Sur une distance de 20 milles en moyenne, soit 120 milles

ou 200 km en parcours moyennement accidenté, ils font le plus souvent 3 voyages par jour en saison sèche et 2 voyages en saison des pluies. La charge moyenne qui était de 6,94 tons en 1954 s'élève à 9,04 tons pour 1955. Au nombre de 10, ils assurent l'évacuation de toute la production.

Les remorques sont très résistantes et on ne constate pratiquement pas d'accidents de flèche. Il est vrai que celles-ci sont constituées par 2 fers U de 18 mm de haut, soudés ensemble. L'arrêt est constitué par une cheville. En général, les grumes ne sont pas attachées sur les remorques, mais le bon état de la route provoque très peu de déchargements intempestifs. Les traverses sont simplement constituées par deux rails de voie métrique.

Pneus. — La Mim emploie exclusivement des pneus India 22 plis ou Michelin metallic. A l'état neuf, ils sont mis en service sur la route Mim-Kumasi où ils parcourent quelques 9.000 milles soit 14.500 km. Ils sont ensuite affectés au trajet forestier où ils durent encore 2 à 3.000 milles, soit 3.200 à 4.800 km. Leur vie est donc de 18.000 à 20.000 km au total.

Dans l'ensemble, camions et remorques donnent une impression de solidité et de robustesse, peut-être même de lourdeur, mais ils fournissent un excellent service puisque les premiers achetés d'occasion au Génie britannique en 1947 sont encore en service en 1955, soit 8 ans après.



CHARGEMENT

Le chargement des camions est effectué à l'aide d'un tracteur Fordson-Major équipé d'un treuil à bêche. Ce tracteur-treuil agit sur un câble à deux brins qui permet à la bille de monter sans à-coups. Tous les petits déplacements de billes sont effectués à l'aide de crics Monkey à l'exclusion de tout modèle à manivelle, plus lourd et moins rapide.

ROUTES

Actuellement, la Mim Timber entretient environ 25 milles (soit 40 km) de routes, ce qui paraît peu en regard de la production et s'explique par le fait qu'une route publique partant de Mim vers la frontière Gold Coast, Côte d'Ivoire, traverse la concession.

Le terrain est mollement ondulé avec des pentes faibles nécessitant très peu de terrassements. Le tracé s'efforce d'ailleurs de suivre les crêtes, ce qui réduit au minimum le nombre de ponts. M. SQUIBB, chef d'exploitation, trace lui-même les routes et apprécie les pentes à l'œil. Je n'ai pas vu de pentes dépassant 8 % ; encore, les pentes supérieures à 6 % ne se prolongeaient-elles que sur une centaine de mètres au plus. Le terrain dans l'ensemble est assez facile et contient beaucoup de latérite. Les routes sont ouvertes à 4 m de large en moyenne, ce qui permet à deux camions circulant en sens inverse de se dépasser en prenant quelques précautions.

L'entretien des 40 km est assuré par deux équipes de 12 hommes disposant chacune d'un camion-benne pour le transport du gravillon de latérite.

La route est un peu bombée, 15 à 20 cm, ce qui paraît suffire en bon terrain. On veille à dégager la route pour la laisser sécher le plus rapidement possible. La route nous a paru se dégrader assez peu malgré une circulation relativement importante. Deux faits nous paraissent avoir une influence notable sur le bon état de la route ; d'une part, la vitesse des camions reste peu élevée malgré la présence de lignes droites sur route dure et de faible déclivité ; elle ne dépasse guère 45 km à l'heure et se rapproche souvent d'une moyenne de 30. D'autre part, la présence d'une seule roue à l'arrière dégrade moins la route qu'une paire de roues jumelées.

Une discipline stricte de circulation est appliquée en saison des pluies sur le tronçon de la forêt à la scierie. Aucun véhicule ne circule durant la pluie et dans les deux heures qui suivent. Seuls, les véhicules en cours de trajet rentrent à destination.

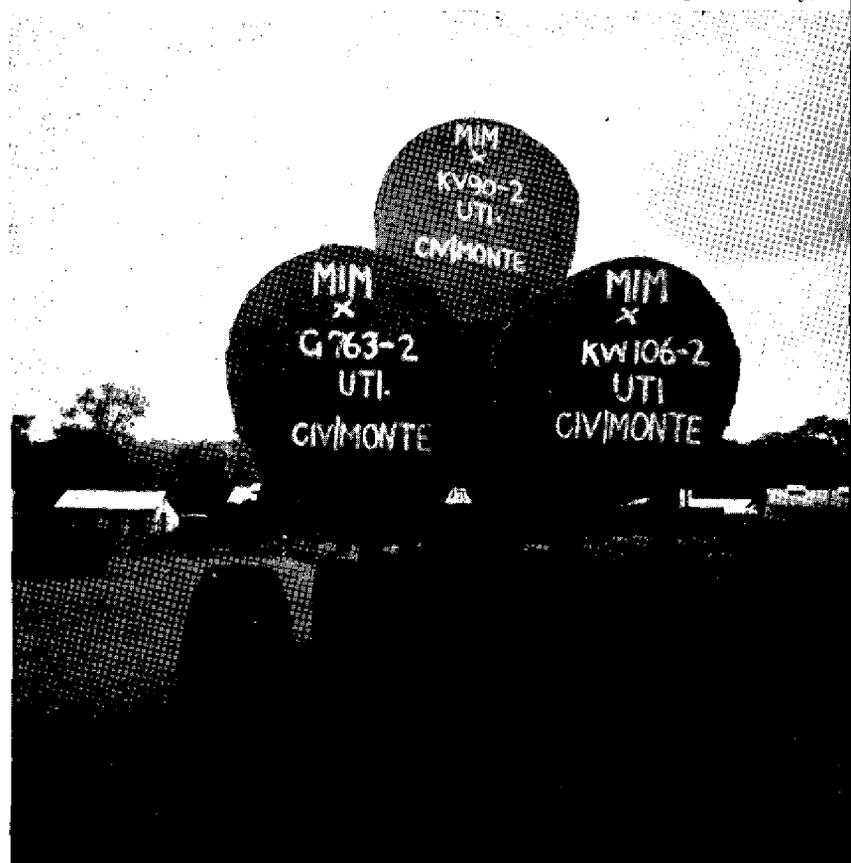


Photo Le Ray.

Lavage des camions utilisés pour le transport des bois débités de Mim à Takoradi.

Billes de Sipo destinées à l'exportation.

Photo Le Ray.



Les routes sont en principe construites avec l'aide des bulldozers. Cependant, ces engins ne peuvent souvent être distraits du débardage. Aussi, une partie des routes est-elle construite à la main sauf pour déplacer les arbres se trouvant sur l'emprise elle-même. Un dessouchage soigneux est effectué pour tous les arbres de plus de 25 cm de diamètre.

La construction des routes d'exploitation revenait en 1952-53 à environ 500 livres par mille, soit 245.000 fr. CFA le km (1). Le coût actuel n'a pas été calculé, mais il est nettement plus élevé. Pour la construction de routes réalisées dans des conditions comparables, les adjudications lancées par le Service local des Travaux publics sont arrêtées à des prix 3 à 4 fois supérieurs.

ATELIER

En Gold Coast, les salaires minima des manœuvres non spécialisés sont de 4 à 5 shillings par jour, soit 98 à 123 fr. CFA. Pratiquement, les salaires des chefs d'équipe sont environ le double des salaires de manœuvres. En général, des primes viennent légèrement augmenter ces taux. Les chauffeurs de camions reçoivent en moyenne 20 livres, soit 9.800 fr. CFA par mois. Dans l'ensemble, ces taux sont environ la moitié de ceux qui sont pratiqués en Côte d'Ivoire.

L'atelier est installé à la scierie même, mais l'entretien des véhicules et engins est confié à un personnel spécialisé.

Malgré la distance de 35 km de la forêt à la scierie, aucun atelier n'existe au chantier même. Pour les tracteurs Caterpillar, le spécialiste, M. VETTER, dispose d'une voiture et visite chaque jour les 2 chantiers pour vérifier l'entretien et assurer les dépannages éventuels.

Le service Transport, responsable de tous les véhicules, assure l'entretien et la réparation des camions. L'un des deux mécaniciens se déplace fréquemment sur les convois pour se rendre compte des conditions de circulation et surveiller les chauffeurs.

Sur le tronçon Mim-Kumasi, les camions ne circulent qu'un jour sur deux et le jour de repos est utilisé au petit entretien qu'assurent les chauffeurs eux-mêmes : petits démontages, lavage, peinture. Un soin tout particulier est apporté à l'entretien des châssis : ceux-ci sont peints à une peinture à base de poudre d'aluminium qui permet de déceler rapidement les traces de rouille indiquant un jeu des assemblages ou une amorce de rupture des éléments du châssis.

Les moteurs de camions sont en général révisés tous les 18 mois, soit tous les 65.000 km environ. En principe, la fabrication des pièces ou la révision des moteurs est confiée à l'atelier de mécanique générale tandis que le Service Transport se charge des démontages et de l'entretien courant. Cette méthode permet le maintien en état de service de camions ayant déjà 6 et 8 ans, ce qui est remarquable.

Les tracteurs et les véhicules sont amortis sur 3 ans. Pour l'ensemble de ce matériel, la valeur comptabilisée des pièces de rechange stockées en magasin atteint 21 % de la valeur des engins. Chiffre qui se rapproche du taux de 25 % couramment admis dans les territoires français.

PRODUCTION ET COMMERCIALISATION

Les billes venant de la forêt sont stockées à la scierie où les derricks de 10 tonnes peuvent les empiler sur une grande hauteur en les classant par essence. Lorsqu'elles correspondent à un contrat en cours, elles sont rechargées sur les camions à destination de Kumasi. Le conditionnement con-

(1) Toutes les valeurs ont été calculées en francs CFA sur le taux de change de 490 fr. CFA pour une livre ouest africaine.

Tracteur Fordson Major équipé d'un treuil à bêche pour le chargement des camions grumiers en forêt.

Photo Le Ray.



siste à enduire les extrémités de Ceremul. Ce produit antifente vendu par la Socony Vacuum C^o se compose essentiellement d'une solution aqueuse ou émulsion de cire.

La situation géographique de l'exploitation rend les frais de transport relativement élevés. Contrairement à l'habitude très fréquente d'exporter des lots de qualité FAQ ou qualité loyale et marchande (1), M. CHARMANT limite l'exportation des grumes aux seuls rondins de premier choix, rondins droits et cylindriques, écorce adhérente à cœur centré sans fente ni rou lure. Cette exportation se restreint donc surtout aux rondins à placage. Les essences exportées en rondins sont surtout l'Utile (sipo), l'Acajou ahafo (acajou blanc), le kokrodua (*Afromosia elata*), le Sapelli et accessoirement le Baku (makoré), le Wawa (samba). Au total, l'exportation en grumes porte sur quelques 400 à 450 m³ par



Remorque chargée.

Photo Le Ray.

mois. La majeure partie des grumes est sciée et la scierie produit 1.500 m³ par mois environ de bois débités.

LA SCIERIE

La scierie, construite en 1950, est entièrement en bois : poteaux, parois et charpente sous couverture de tôle d'aluminium. En plus du bâtiment principal de scierie, des bâtiments annexes abritent l'atelier, la centrale électrique de 600 kw et les bureaux.

Le bâtiment principal est composé de 5 travées identiques accolées dans le sens de la longueur. Les poteaux et la charpente sont en Kusia (biliga) sous une couverture de tôle ondulée. Le sol est en terre sans aucun revêtement. Chaque travée abrite une scie de tête, suivie de dédoubleuses. Outre 3 scies BRENTA, on trouve une scie à ruban horizontal Ransomes.

Il est curieux de voir que le même derrick qui sert à manipuler les grumes approvisionne les scies en transportant directement les grumes des piles de rondins sur les chariots des scies. Il transporte aussi les demi-billes d'une scie à l'autre. Les billes sont d'ailleurs manipulées non pas à l'aide de crochets piqués dans les extrémités du rondin mais à l'aide de chokers formant boucle sous chaque extrémité de la bille et pendus au crochet du derrick. Ces chokers sont d'une manipulation rapide, plus légers que des crochets et plus faciles à placer et à retirer.

Derrick. — Le derrick est l'engin de levage habituel dont sont équipées les scieries et les parcs à

grumes anglais et américains alors qu'en France on préfère le pont roulant. Les 2 derricks de Mim, identiques, sont équipés de flèches de 120 pieds, soit 36,60 m et peuvent soulever 10 tonnes à 63 pieds, soit 19,20 m et 5 tonnes à 107 pieds, soit 32,60 m. Ils n'ont coûté que 7.000 £ soit 3.430.000 fr. CFA chacun, ce qui est relativement peu et nettement meilleur marché qu'un pont roulant de même capacité.

En outre, les bois de stockage et de manutention peuvent être empilés sur une grande hauteur. La vitesse de translation des charges est au moins égale à celle d'un pont roulant. Cet appareil dont l'emploi chez nous est limité jusqu'ici aux installations portuaires ou fluviales devrait se développer en raison de ses possibilités et de son prix.

Les bois sciés, triés par essence et par dimension, sont empilés soigneusement en arrière de la scierie à l'abri de petits hangars en biliga. A ce moment, les extrémités des planches et madriers sont enduits de Ceremul pour éviter les fentes d'extrémités. J'ai d'ailleurs pu me rendre compte, comme pour les grumes, que cette pratique est très répandue en Gold Coast.

En principe, les bois débités sont nets d'aubier.

(1) Les lots FAQ ou Fair average quality, sont composés de 40 % de 1^{er} choix, 40 % de 2^e choix, 20 % de 3^e choix.

de fentes et de tous défauts. Ce choix rigoureux élimine de nombreuses pièces qui sont reprises et transformées en frises à parquets de toutes longueurs. La scierie dispose ainsi d'une grande production de frises (strips) d'épaisseur 25 et 19 mm, par 3 pouces (18 cm) de largeur.

Il a été calculé que la façon du sciage de la grume en avivés coûtait 0.3.6. livre le pied cube débité, soit 3.480 fr. CFA environ le m³. Aussi ne désire-t-on livrer que des bois de tout premier choix dont on peut obtenir le meilleur prix. Par exemple, le kokrodua vaut 1.1.5 livre le pied cube, soit 18.500 fr. CFA le m³ FOB et le Sapelli plus de 0,13.0 livre soit 11.300 fr. CFA le m³ FOB.

A Mim même, la demande de bois débités est insignifiante. Régionalement, les besoins en bois sont satisfaits par la Mim Timber. Aucune autre scierie n'opère dans un rayon de 50 milles. Il faut souligner également que cette scierie est la seule équipée pour produire les bois de grandes longueurs jusqu'à 10 m et fournit la totalité de ces débits spéciaux dans toute la Gold Coast.

En raison du souci primordial de qualité qui préside aux fabrications, les rendements paraissent peu élevés. On compte en moyenne que 100 pieds cubes donnent 44 pieds cubes de bois sciés en dimensions habituelles, soit un rendement de 35 % environ auquel il y a lieu d'ajouter les frises à parquet qui représentent 8 à 10 %. Au total, le rendement est donc de 43 à 45 % du volume des grumes. M. CHARMANT n'estime guère possible d'accroître ce rende-

ment en raison de la qualité de sa production qu'il tient à conserver. Ce taux très honorable, est obtenu grâce à la reprise des débits et à la fabrication des frises à parquets.

La situation de la Mim Timber Company, à 156 kilomètres du terminus du chemin de fer a dicté à son Directeur une politique de qualité qui lui a ouvert de nombreux marchés et ne lui permet d'ailleurs pas malgré les importants moyens qu'il a mis en œuvre de donner satisfaction à toutes les demandes qu'il reçoit. Il a dû se tourner surtout vers l'exportation. En créant de toutes pièces une exploitation importante et une scierie active au milieu de la forêt, M. CHARMANT a obtenu des résultats remarquables qui le placent dans les tous premiers rangs des exploitants forestiers et scieurs de Gold Coast dont il assume à lui seul 10 % des exportations de bois. Les exportations se sont élevées en moyenne, durant le premier trimestre 1955, à 24.000 tonnes par mois pour les grumes et à 9.000 tonnes pour les bois sciés. Pour les 3 seules espèces : Kokrodua, sapelli et sipo, la Mim Timber exporte presque le quart de la Gold Coast tout entière.

M. CHARMANT espère d'ailleurs que les soucis de transport seront considérablement réduits dans quelques années, le jour où la ligne de chemin de fer projetée de Berwai vers Bibiani et Bérékum sera mise en construction. Alors, les grumes et débités pourront être chargés à Mim même sur les wagons à destination de Takoradi.

Camions à cabine modifiée pour le transport des grumes du chantier au parc de Mim.

Photo Le Ray.

