

BOIS TROPICAUX ET INDUSTRIE DU CONTREPLAQUÉ EN ISRAËL

Il existe en Israël trois fabriques de contreplaqué :

1) SOCIÉTÉ KELETH.

Cette Société est la plus ancienne. Elle existe depuis une dizaine d'années et a été créée par le kibboutz (colonie collectiviste) AFIKIM dans la Vallée du Jourdain.

2) SOCIÉTÉ TAAL.

La Société TAAL appartient au kibboutz MISHMAROTH situé près de Pardess Hanna.

3) SOCIÉTÉ ETZ LAVOUD.

Bien que la production des fabriques de contreplaqué Keleth et Taal suffise à couvrir les besoins du pays, une troisième entreprise, la Société ETZ LAVOUD, a été fondée récemment à Petach Tiqvah par un groupe de capitalistes juifs privés britanniques et sud-africains.

La capacité de ces trois entreprises, leurs besoins en matières premières et leur production effective sont évalués comme suit (1) :

Capacité de production	Quantité de matières premières nécessaires calculées par rapport à la capacité	Production effective
12.000 m ³	25.000 m ³	8 à 9.000 m ³ Keleth Afikim
8.000 m ³	16.000 m ³	4 à 5.000 m ³ Taal à Mishmaroth
4.000 m ³	8.000 m ³	4 à 5.000 m ³ Ets Lavoud à Petach Tiqvah

Les essences utilisées sont :

— Okoumé du Gabon	80 %
— Acajou Lagos (Nigéria Britannique).....	} 10 à 15 %
— Obeche	
— Hêtre (Yougoslavie)	} 5 à 10 %
— Bouleau (Finlande)	

Par ailleurs l'utilisation de l'okoumé a également été de nature à contribuer à l'amélioration de la production.

Ces deux entreprises utilisaient auparavant des bois d'Europe, bouleau et hêtre principalement en provenance de Roumanie et de Pologne.

Le contreplaqué fabriqué avec ce bois était défectueux et les utilisateurs locaux répugnaient à l'employer.

Grâce au nouveau matériel et à l'emploi du bois du Gabon ainsi qu'à l'expérience acquise, la production des usines israéliennes de contreplaqué est désormais excellente.



(1) Selon des statistiques officielles la production des trois entreprises au cours des dernières années a été la suivante :

1952	7.599 m ³
1953	10.711 m ³
1954 (9 mois)	11.528 m ³

La production réelle serait toutefois de 50 % supérieure aux indications qui précèdent.

Des quantités minimales de hêtre ont également été importées de France.

Les contreplaqués fabriqués par KELETH à Afikim peuvent atteindre les dimensions suivantes :

224 cm de longueur
125 cm de largeur.

Cette usine a également réussi cette année à fabriquer du contreplaqué pour avions de 1,5 mm. L'épaisseur du contreplaqué peut varier depuis 1,5 mm jusqu'à 2,5 mm.

La fabrique TAAL peut fabriquer des contreplaqués aux dimensions suivantes :

244 cm de longueur
160 cm de largeur
3 mm d'épaisseur.

Les dimensions courantes utilisées dans le pays sont : pour la construction des portes : 205 cm × 85 cm pour les meubles 165 cm × 125 cm et 220 cm × 125 cm.

Le matériel utilisé par les dérouleuses israéliennes est des plus modernes.

Grâce au crédit accordé à Israël en 1949 par l'Export Import Bank, les fabriques KELETH et TAAL ont pu se procurer des installations complètes des plus modernes et remplacer leurs anciennes installations qui étaient assez primitives.

La nouvelle fabrique ETZ LAVOUD est également équipée des machines les plus modernes.

LE MARCHÉ DES BOIS TROPICAUX EN ITALIE

1. IMPORTATIONS DE BOIS TROPICAUX

La statistique officielle du commerce extérieur italien ne fournit aucune précision touchant les pays d'origine, et groupe les importations de bois tropicaux sous la dénomination Afrique Equatoriale et Occidentale Britannique et Afrique Equatoriale et Occidentale Française.

Au cours des 11 premiers mois de 1954, les fournitures en provenance de ces régions sont les suivantes :

	Quantité (m ³)	Valeur (liras)
Afrique Equatoriale Occidentale Britannique.....	46.920	1.209.414.000
Afrique Equatoriale Occidentale Française.....	8.276	215.239.000

Un commentaire paru récemment dans la presse, faisant ressortir la faiblesse des importations italiennes de bois tropicaux, indiquait qu'en 1953 l'Italie avait importé seulement 13 % du montant total des exportations réalisées par la Côte d'Ivoire, 4 % des exportations de l'Afrique Equatoriale et Occidentale Britannique, et que le Congo Belge, le Mozambique et le Cameroun n'avaient réalisé aucune exportation dans la péninsule.

La revue hebdomadaire « Il Legno », Piazzale Durante 6 à Milan, publie de temps à autre des indications sur les arrivages de bois tropicaux dans le port de Gênes. Une autre revue, « L'Avvisatore Marittimo », Via S. Vincenzo 42 à Gênes, reproduit également, d'une manière irrégulière, des données à ce sujet.

Il semble que nos bois de la Côte d'Ivoire sont encore mal connus en Italie (il ne s'en placerait annuellement que 10 à 12.000 tonnes) alors que les bois de Gold Coast et notamment le sapelli, qui s'apparente à l'acajou Grand Bassam, sont vendus en Italie en quantités beaucoup plus importantes (environ 40.000 tonnes pour le seul sapelli).

D'après certaines estimations il existerait pour nos bois exotiques d'Afrique et notamment de la Côte d'Ivoire, des débouchés beaucoup plus importants ; on avance le chiffre de 40.000 tonnes qui ne paraît pas excessif.

La position plus favorable des exploitants anglais de Gold Coast et de Nigéria sur le marché italien s'explique d'une part par le fait qu'ils bénéficieraient d'un taux de frêt préférentiel de 10 % sur les compagnies britanniques, et d'autre part par la possibilité qu'ils auraient d'importer en franchise, dans les territoires de la colonie, le matériel d'exploitation forestière nécessaire (en Côte d'Ivoire ce matériel aurait à supporter des droits d'entrée d'environ 40%).

Par ailleurs, les exploitants forestiers de la Côte d'Ivoire voient le développement de leurs affaires sur l'Italie handicapé par les facteurs suivants :

a) cherté du frêt entre Abidjan et le port de Gênes, principal sinon unique port forestier d'Italie, qui s'élève à 11/12.000 liras la tonne, soit, suivant les qualités, 50 à 100 % du prix Fob du bois exporté. Le Lloyd Triestino, la compagnie la plus importante qui dessert Abidjan-Gênes, vient d'augmenter à nouveau ses taux de 10 %. Pour permettre un développement normal de nos ventes, le taux de conférence devrait être réduit d'au moins 10 % sans doute même de 20 %.

b) centralisation des opérations de débarquement à Gênes : les frais de transbordement pour les autres ports d'Italie sont extrêmement élevés dans le port de Gênes (3.000 liras la tonne pour Naples ou Livourne, 4.000 liras pour Venise ou Trieste). Il serait évidemment souhaitable que l'on puisse débarquer dans l'un de ces quatre ports, sans être obligés de passer par Gênes. Le problème qui se pose est évidemment un problème de lignes, car ces escales ne sont en général desservies par aucune ligne régulière et il est difficile de miser pour assurer une exportation régulière sur des enlèvements occasionnels effectués par des « outsiders », en général grecs.

c) un certain nombre de nos essences sont non seulement peu connues, mais ne figurent même pas sur le cahier des charges de certaines Administrations italiennes (chantiers navals, chemins de fer).