

LA COMPAGNIE COMMERCIALE DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE

par Micheline TUFFIER,
Divisions des Exploitations du C. T. F. T.

SUMMARY

LA COMPAGNIE COMMERCIALE DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE

The present monography deals with one of the oldest and most important forest concerns of Gabon. Methods and means implemented for the performance of the various tasks included in this tropical forest exploitation are detailed in separate paragraphs, and refer to : Felling, Crosscutting (with Atkins electric chain saw), Logging (with Caterpillar tractors and a Tournaskidder), Transport (logs evacuated by road). The two, « Cessna » owned by this concern, facilitate a rapid connection between the four felling areas, far from one another and out of the way, and Port-Gentil where the Company's Headquarters are located.

RESUMEN

LA COMPAGNIE COMMERCIALE DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE

La presente monografía trata de una de las mas antiguas y importantes explotaciones forestales del Gabon. Metodos y medios empleados para llevar a cabo las varias tareas relativas a esta explotacion forestal tropical son expuestos en paragrafos particulares y se refieren a : Derribar, Trozar (con una Sierra electrica de cadena Atkins), Extraer (Tractores Caterpillar y un Tournaskidder), Transporte (Evacuacion de los trozos por las carreteras). Los dos « Cessna » aseguran una comunicacion rapida entre las cuatras parcelas de trabajo, lejanas una de otra y de acceso dificil, y Port Gentil adonde estan ubicados la Administracion General y sus servicios.

Fondée en 1909, la COMPAGNIE COMMERCIALE DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE dispose au Gabon d'un ensemble de permis forestiers représentant une superficie de 140.000 hectares.

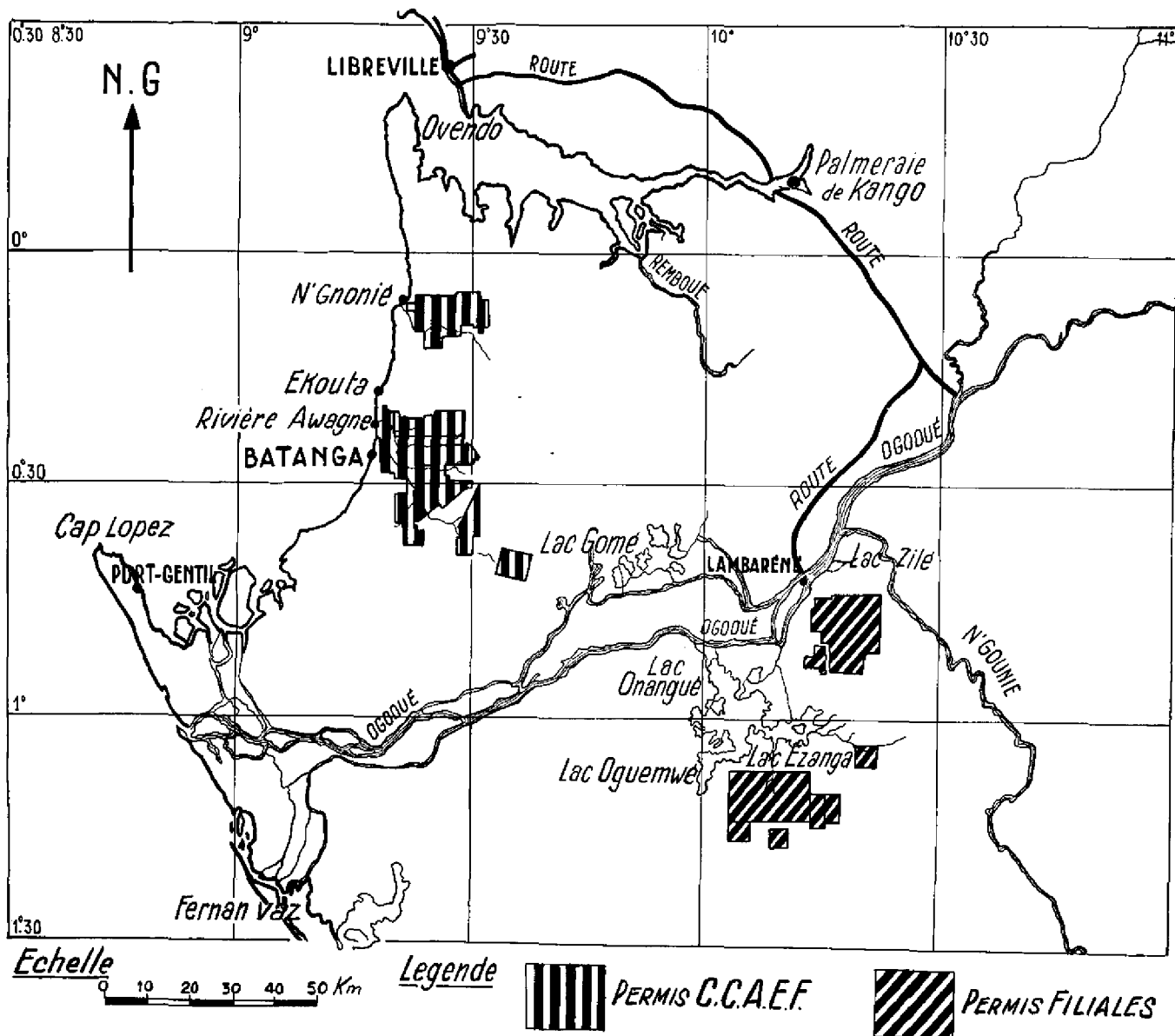
Ces permis sont groupés dans quatre zones :

- dans l'Estuaire : les permis de N'zomo,
- le long du littoral : autour de Batanga,
- dans la région du Lac Gome,
- dans la région des Laes Ezanga et Oguemoue.

Un permis d'exploration de 70.000 ha au Moyen-Congo a été accordé à la « C. C. A. E. F. » aux adjudications de 1955 : il sera transformé en permis d'exploitation en 1956.

Depuis que la « C. C. A. E. F. » existe, elle exploite exclusivement l'okoumé dont la commercialisation est assurée par l'Office des bois de l'A. E. F.

L'exploitation des bois divers, en particulier de l'ogoué ou niangon, a débuté en 1952. Les volumes



de niangon, encore réduits, sont vendus sur place et réceptionnés par l'intermédiaire d'agréés représentants d'entreprises métropolitaines ou européennes (hollandaises, belges ou allemandes).

PRODUCTION — La « C. C. A. E. F. » a livré à l'Office des Bois de l'A. E. F. :

- en 1953 : 25.000 tonnes de grumes d'okoumé
- en 1954 : 32.516 tonnes de grumes d'okoumé

La production de niangon a atteint 800 m³ en 1954.

Les prévisions de production pour l'année 1955 étaient en août dernier, lors de mon passage à la « C. C. A. E. F. », de 30.000 à 33.000 tonnes d'okoumé et de 1.000 à 1.500 m³ de niangon.

Le programme de sortie des okoumés est essentiellement fonction des contrats passés avec l'Office des Bois de l'A. E. F.

ORGANISATION GÉNÉRALE

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Président : M. L. CORBLET.

Administrateurs : Mss. de CAPLANE, J. C. CORBLET, NICOLL, MIGNOT.

DIRECTION EN FRANCE : M. J. VIDEAU.

DIRECTION EN AFRIQUE :

M. Charles GAGNIÈRES, Directeur général.

M. Paul GUERRINI, Directeur général adjoint.

Sur les exploitations forestières gabonaises de la « C. C. A. E. F. » 20 Européens sont employés qui se répartissent comme suit :

— 10 dans les Services Généraux (Comptabilité, Approvisionnement et Matériel, Transit, Aviation, Atelier général).

— 10 sur les chantiers forestiers : 3 à N'zomo, 3 à Batanga, 4 à Ezanga-Ozonghe.

Il convient d'ajouter 2 Européens sur l'exploitation agricole de la « C. C. A. E. F. » : la Palmeraie de Kango.

Le personnel autochtone s'élève à environ 350 travailleurs.

LES EXPLOITATIONS FORESTIÈRES

MATÉRIEL UTILISÉ SUR LES DIFFÉRENTS CHANTIERS

a) N'ZOMO (okoumé) :

- débardage : 3 tracteurs Caterpillar D. 7,
- tronçonnage : 1 groupe électrique Atkins sur Caterpillar D. 2,
- chargement : 1 grue Lorain de 7 tonnes,
- transport : 2 tracteurs Caterpillar DW. 10 1 camion Mercedes, type « 6.600 ».

b) BATANGA (okoumé).

- débardage : 2 tracteurs Caterpillar D. 7,
- 1 Tournaskidder.

— tronçonnage : 1 groupe électrique Atkins sur Caterpillar D. 2.

— transport

Jusqu'en mai 1955, les grumes étaient transportées par voie ferrée avec des locotracteurs Davenport ; elle a été déposée depuis et remplacée par une route principale de 22 km sur laquelle circulent deux grumiers Magirus-Deutz type « Jupiter ».

Un petit village en forêt.

Photo M. Tuffier.



c) EZANGA (okoumé et niangon) :

— débardage : 1 tracteur Caterpillar D. 7,
1 tracteur Caterpillar D. 8.

— tronçonnage : 1 groupe électrique Atkins
sur Caterpillar D. 2.

— transport : 1 camion Mercedes, type « 3.500 »
1 camion Mercedes, type
« 4.500 », 1 GMC.

d) OZONGHE (rattaché au chantier d'Ezanga)
(niangon).

— débardage : 1 tracteur Caterpillar D. 7.
— transport : 1 GMC.

PROSPECTION

La prospection est indispensable sur une exploitation si l'on désire en arrêter de façon précise le programme de travail.

Recrutement des prospecteurs

La « C. C. A. E. F. » eut, il y a quelques années, de bons prospecteurs. Encore actuellement, elle travaille sur certains permis avec des renseignements recueillis à l'époque et qui s'avèrent exacts.

M. GUERRINI estime qu'il est très difficile de trouver un prospecteur qui aime la brousse, à qui il soit possible de faire entière confiance. Etant donné d'une part, qu'il ne peut être envisagé de contrôler au jour le jour le travail d'un prospecteur et, d'autre part, certaines expériences faites ces dernières années avec de nombreux candidats, la prospection est confiée désormais au chef d'exploitation lui-même malgré le surcroît de travail qu'impose cette méthode. Celle-ci semble à M. GUERRINI la seule susceptible de donner des résultats sérieux ; le chef d'exploitation, premier intéressé, rassemblera le maximum de renseignements utiles (nature du terrain, nombre et emplacement des essences, etc...) pour conduire son exploitation d'une façon rationnelle.

La « C. C. A. E. F. » envisage même actuellement d'arrêter complètement l'activité de ses chantiers durant deux à trois mois pour réaliser ses prospections.

Cependant, une formation est donnée aux agents prospecteurs avant de leur confier un travail ; ce n'est ensuite que sur le « tas », estime-t-on, qu'il est possible de les juger et de les apprécier à leur juste valeur.

Méthode employée

Lorsque l'on arrête un chantier, une grosse partie de l'effectif est affectée à la prospection. Sous l'autorité d'un contremaître éprouvé, des équipes de 10/15 travailleurs sont constituées. Elles ouvrent les layons nord-sud, puis des transversales est-ouest tous les 500 m. A l'intérieur du quadrillage ainsi réalisé les arbres jugés exploitables sont comptés ; le choix des arbres est vérifié par le chef d'exploitation.

Le chef d'exploitation dresse la carte des zones prospectées en portant les accidents de terrain et l'emplacement approximatif des arbres exploitables ; ce document lui sert à établir son programme d'exploitation et à déterminer ses voies d'évacuation.

ABATTAGE

L'abattage des okoumés est fait, à la hache, par des abatteurs noirs spécialisés.

Etant donné leurs contreforts, il est difficile d'abattre les okoumés près du sol. Cette opération est réalisée à 1 m environ, mais on considère que ceci est un maximum si l'on veut éviter que le tronc ne subisse un trop grand coup de fouet en s'abattant sur le sol.

La « C. C. A. E. F. » n'envisage pas de mécaniser l'abattage car le recrutement des autochtones ne pose pour le moment aucun problème.

Chaque travailleur a 1 à 3 pieds par jour à abattre suivant le diamètre ; le rendement moyen est de l'ordre de 4 à 5 t de billes par homme/jour.

Fentes

M. GUERRINI estime que l'on ne peut rien ou presque contre les fentes qui se produisent à l'abattage. Selon lui, le risque de fentes tient essentiellement à la texture du bois ; il a constaté, à maintes reprises, que dans un même secteur certains arbres fendaient, d'autres non, alors que des précautions identiques avaient été prises par les abatteurs.

Au tronçonnage, des eses sont posées aux extrémités des grumes dès que les fentes apparaissent. Pour essayer d'en réduire le nombre, il est surtout recommandé aux chefs de chantiers de prendre beaucoup de précautions à l'abattage et au tronçonnage.

TRONÇONNAGE

Sur les trois chantiers de la « C. C. A. E. F. », on emploie depuis quatre ans des scies électriques

à chaîne alimentées par une génératrice montée sur Caterpillar D. 2.

Ce mode de tronçonnage exige la présence de quatre hommes : le conducteur du D.2, deux manœuvres pour tenir la scie et un manœuvre qui met les coins au fur et à mesure de l'avancement de la scie.

Les chaînes « Oregon » utilisées sont affûtées par des spécialistes formés sur place. Dans l'okoumé, on arrive à faire entre 60 et 90 traits par jour sans réaffûtage des chaînes (90 traits correspondent approximativement à 60 billes, soit 110/150 t).

On est satisfait des scies électriques bien qu'il soit nécessaire de changer assez souvent les pignons et les couronnes.

Précédemment, on se servait de scies à chaîne à moteur essence. Malgré l'investissement que représente l'achat d'un ensemble de tronçonnage D.2/scie Atkins, on préfère ce procédé au premier.

Lorsqu'il n'est pas affecté au tronçonnage, le D.2 est employé, grâce à son bulldozer, à divers travaux de manutention des billes et de nettoyage sur parc.

DÉBARDAGE

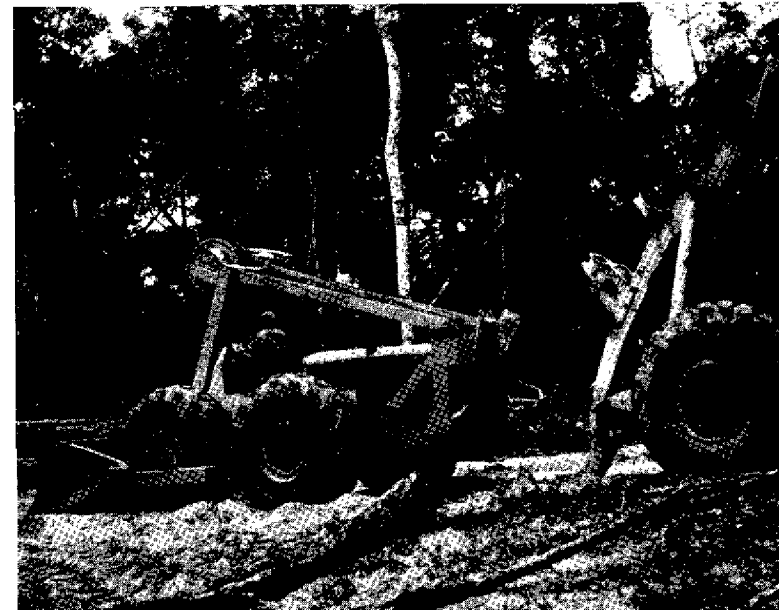
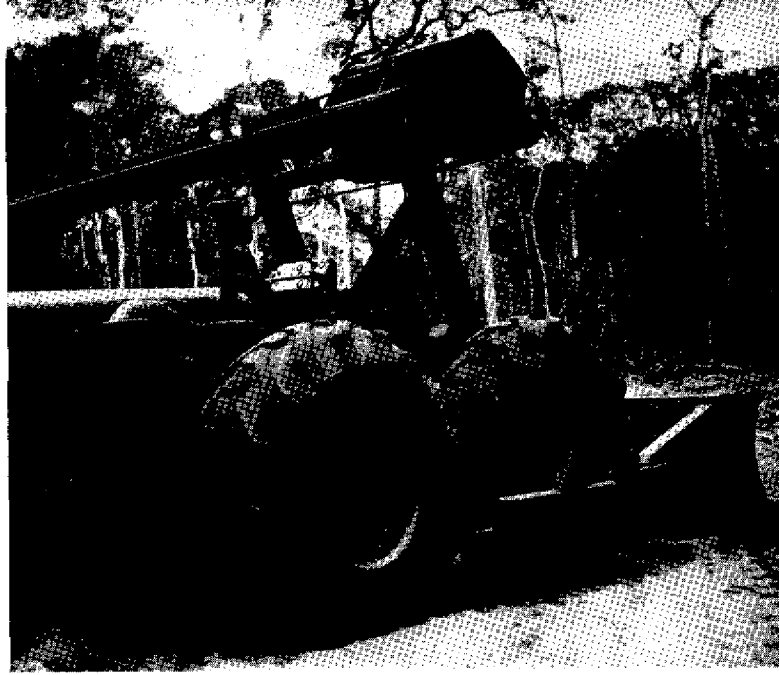
Comme tous les chantiers de la « C. C. A. E. F. » sont devenus des chantiers routiers, M. GUERRINI estime préférable, dans la mesure où le tonnage de bois à sortir le justifie, de créer de nombreuses voies d'évacuation permettant aux camions de se rendre à proximité des arbres abattus, plutôt que d'effectuer un débardage sur de longues distances.

Dans la plupart des cas, on débarde sur des distances n'excédant pas 500 m. Dans ces conditions, en saison sèche, un D.7 sort 15 à 20 pieds par jour, soit 80 à 100 t de bois.

En 1945-1946, la « C. C. A. E. F. » s'est équipée en tracteurs à chenilles Caterpillar, seuls engins offerts à l'époque sur le marché ; ceux-ci donnent satisfaction, aussi elle les renouvelle progressivement. Son parc actuel comprend à la fois des D.2, D.7 et un D.8.

Les tracteurs à chenilles font en moyenne 1.200 à 1.500 heures par an. On prévoit une révision des moteurs au bout de 3.000 à 3.500 heures de marche. Sur chaque chantier se trouvent des mécaniciens qui contrôlent périodiquement le matériel et arrêtent les engins si besoin est. L'usure des chenilles varie suivant la nature des travaux réalisés par les tracteurs ; en moyenne, les galets sont changés tous les six mois et les chenilles tous les ans.

Le débardage des grumes, qui était effectué autrefois avec des pelles de traction, est maintenant fait à l'arche.



De haut en bas :

- Le Tournaskidder.
- Détail de l'arche tractée par le Tournaskidder.
- Le Tournaskidder Lelourneau et son arche.

Photos M. Tuffier.

La « C. C. A. E. F. » possède au total 7 arches : 2 arches à pneus (l'une tirée par un D. 8 et l'autre par un Tournaskidder) et 5 arches à chenilles. Elle s'oriente vers l'utilisation des arches à pneus de préférence aux arches à chenilles ; lorsque les chenilles sont usées les arches sont transformées sur place en arches à pneus.

Le prix d'une arche à chenilles est de 1.700.000 fr CFA environ ; pour changer les chenilles, il faut compter : 500.000 fr CFA pour la paire de chenilles et, en sus, 400.000 fr CFA pour les roues et balanciers, soit au total 900.000 fr CFA.

Le Tournaskidder (1). Complété d'une arche à pneus Carco, cet engin sert au débardage des billes ; il est également utilisé pour l'ouverture des routes forestières, grâce à son bulldozer.

Dans un secteur où la densité des okoumés à l'hectare était très faible et où l'ouverture d'une route « camions » n'aurait pas été rentable, il a été employé pour approcher les billes depuis des emplacements de tronçonnage établis en brousse jusqu'au parc de chargement des grumes sur camions.

Les rendements ci-dessous ont été obtenus, en novembre 1954, en pleine saison des pluies :

	Rendement par journée de 8 heures de travail
— 1 ^{er} secteur : débardage sur 2.500 m	100 tonnes
— 2 ^e secteur : débardage sur 1.200/1.500 m	120 tonnes
— 3 ^e secteur : débardage sur 500/600 m	150 tonnes

(1) Prix au Gabon du Tournaskidder modèle « C » Fr. CFA 6.560.000. — matériel dédouané, rendu quai Libreville (1/56), moteur Cummins « HBIS-600 » diesel de 200 cv., pneus 21.00 × 25 — 20 plis, angledozer et treuil.

Il est à noter que cet engin peut être livré, sur demande, avec une arche DYSON, de fabrication anglaise, type « Titan », d'une capacité de 10-12 tonnes équipée des mêmes pneus 21.00 × 25 ; cette arche vaut Fr. CFA 1.528.000, qual Libreville.

(travail en terrain surtout sablonneux, comportant quelques passages argilo-sablonneux ; pentes de 4 à 12 %).

Ce Tournaskidder est en service à la « C.C.A.E.F. » depuis le mois de mai 1954. Au bout de 14 mois d'utilisation, soit 1.700 heures, ses pneus sont encore en excellent état.

Câbles

On se sert de câbles américains BRODERICK distribués par la Maison TRACTAFRIC et dont on est content.

A titre d'essai, la « C. C. A. E. F. » a récemment acheté des câbles de 1,1/8 avec âme en chanvre aux TREFILERIES DU HAVRE, câbles qui sont d'un prix peu élevé ; les résultats obtenus jusqu'à présent sont bons.

Selon M. PACOURET, chef du service « Approvisionnement et Matériel », la partie extérieure du câble — qui travaille beaucoup sur les rouleaux de l'arche — est celle qui s'use le plus.

Les chefs de chantier veillent particulièrement à ce que les conducteurs de Caterpillar enroulent correctement les câbles sur les tambours de treuils ; un câble mal enroulé s'abîme rapidement.

Les câbles sont graissés à intervalles réguliers avec de l'huile de vidange ; on la verse simplement sur les tambours de treuils. M. GUERRINI pense que cette opération est indispensable ; bien graissés, les torons glissent plus facilement les uns sur les autres.

Elingues et chokers. — La « C. C. A. E. F. » se sert de chokers Esco dans le débardage des grumes.

La plupart des élingues sont faites à l'atelier de l'exploitation dans les chutes de câbles, en soudant au zinc des embouts aux extrémités du câble et en glissant un choker le long du câble.

Seules, les élingues à boucle sont achetées, prêtes à être utilisées, car il est très difficile de réaliser sur place des épissures par suite du manque de spécialistes.

TRANSPORT

Sur le chantier de BATANGA, le transport des grumes a été assuré par voie ferrée avec des locomotives Davenport (équipés d'un moteur Caterpillar) jusqu'en mai 1955.

M. GUERRINI estime que si elle est bien installée la voie ferrée est un moyen permettant une évacuation rapide des grumes dans des conditions économiques. Elle est toutefois difficile à entretenir. Etant donné qu'il n'existe aucune possibilité de mécaniser l'entretien des voies et que la main-d'œuvre africaine est de plus en plus rare, la



A l'atelier du chantier de N'Zomo.

Photo M. Tuffier.



Photo M. Tuffier.

Le lieu de mise à l'eau des billes sur le chantier de N'zomo.

« C. C. A. E. F. » a été amenée à abandonner l'évacuation par rail. Le transport des grumes par camions permet de travailler avec des effectifs moindres tout en ayant une production importante.

Véhicules Mercedes Benz.

a) type « 6.600 »

Actionné par un moteur diesel 6 cylindres de 145 cv, ce véhicule 4 × 4 a été livré avec une remorque Doll. A l'expérience il a paru souhaitable de renforcer cette remorque ; elle a d'abord été remplacée par une remorque des surplus, type porte-chars, puis par une semi-remorque Fruehauf de 15 tonnes de charge utile.

En service sur le chantier de N'zomo, ce véhicule fait trois à quatre voyages par jour sur une distance de 27 kms (du parc de chargement au lieu de mise à l'eau). Il travaille parallèlement à deux tracteurs DW. 10 Caterpillar. Avec ces trois engins, on met à l'eau 100 à 120 t de billes par jour.

b) type « 4.500 »

Un camion grumier à quatre roues motrices, type « 4.500 », est employé sur le chantier d'Ezanga. Acheté en 1954, il a maintenant 45.000 kms. Son moteur diesel 6 cylindres a une puissance de 90 cv. D'un poids total roulant de 6,5 t, sa charge utile est de 8/9 t.

Un monte-grumes à double tambour, muni d'un système de débrayage à main, permet une montée régulière et rapide des billes sur le véhicule.

Pour les retours à vide, on peut hisser le fardier sur le camion ; ceci évite une usure inutile à la fois des pneus et de la remorque.

Véhicules Magirus-Deutz

Pour son chantier de Batanga, la « C.C.A.E.F. » a récemment acheté deux camions Magirus-Deutz, type « Jupiter » (puissance : 175 cv), équipés d'un monte-grumes Martin (1). En ordre de marche,

(1) Etablissements P. H. MARTIN : Levallois (Seine).

ils reviennent à 3.700.000 fr. CFA chacun (prix magasin Libreville).

M. GUERRINI considère qu'un camion muni d'un monte-grumes est une formule beaucoup plus souple que celle présentée par un engin dont le chargement doit être fait à la grue. On évite d'une part la formation de parcs importants et, d'autre part, il devient possible à chaque véhicule de se charger par ses propres moyens le long des voies d'évacuation où les grumes débardées sont groupées par petits lots.

Tracteurs Caterpillar DW.10 équipés d'une remorque Athey

L'ensemble grumier «DW.10/remorque Athey », est donné pour une charge utile de 20 t ; toutefois

en raison de la faible densité de l'okoumé, on ne transporte que 14/15 t à chaque voyage.

M. GUERRINI estime qu'étant donné leur rusticité mécanique, les DW.10 rendraient de grands services et pourraient concurrencer largement les camions s'ils étaient munis d'un moyen autonome de chargement.

Camions GMC

Ils ne constituent plus que des engins de secours.

Sur un GMC, équipé en grumier, on a substitué au moteur essence d'origine un moteur diesel Deutz à refroidissement par air. Les autres GMC que possède la « C. C. A. E. F. » seront ultérieurement convertis en diesel.

CHARGEMENT DES ENGINES DE TRANSPORT

Sur le chantier de N'Zomo les deux DW.10 et le camion Mercedes sont chargés par l'intermédiaire d'une grue américaine «Lorain » achetée aux surplus.

Pour éviter des déplacements trop fréquents de la grue, on constitue des parcs où sont rassemblées 30 à 40 billes. Il lui faut un assez grand espace pour travailler avec sa flèche.

Cette grue automobile sur pneus est utilisée depuis trois ans au chargement des engins de transport des grumes. Les grumes étant élinguées par avance, le chargement est rapide ; le DW.10 ou le camion Mercedes ne restent jamais plus de 10 minutes sur parc, ce qui doit être souligné.

ROUTES

Sur le chantier de BATANGA une route de 22 km a été récemment ouverte pour remplacer la voie

ferrée dont l'entretien s'avérait difficile. Commencée en mai 1955, elle était pratiquement achevée en juillet, soit en trois mois. Elle va du chantier dit de la « Parcelle » jusqu'à la rivière « Awagné » où les billes sont mises à l'eau.

Trois engins furent employés pour la construction de cette route :

— un tracteur Caterpillar D. 7 muni d'un bulldozer procédait à un dessouchage préalable dans la partie « forêt » ;

— le Tournaskidder écartait ensuite les arbres dessouchés et réalisait une plate-forme de la route (à 90 %) sur une largeur de 8/10 m ;

— une niveleuse Allis-Chalmers « D » en achevait enfin le bombement et la finition.

On considère que le travail d'ouverture en forêt d'une telle route peut être évalué à 300/400 m par jour pour l'ensemble « D.7/Tournaskidder ». A raison de trois ou quatre passes, la niveleuse « D » fait au minimum 500 m par jour.

Chantier de N'Zomo. Chargement des engins de transport à la grue Lorain.

Photo M. Tuffier.





Photo M. Tuffier.

Ouverture d'une route forestière (déplacement d'un fût au bulldozer d'un D7).

Afin d'aérer au maximum cette route pour la maintenir en bon état, les arbres se trouvant à moins de 30 m de part et d'autre furent abattus, la plupart à la scie électrique Atkins.

Dans la zone de savane (environ 10 km) l'ouverture de la route fut effectuée entièrement au Tournaskidder.

On s'est attaché à obtenir de très faibles pentes ; elles sont en moyenne de 4 à 5 %.

De chaque côté de l'axe principal, des routes secondaires sont ouvertes, d'une largeur de 4/5 m, au fur et à mesure de l'exploitation, afin que les camions puissent se rendre aussi près que possible du lieu d'abattage.

Entretien

Les routes, une fois terminées, sont entretenues avec une niveleuse Allis-Chalmers « D » ; les voies principales font l'objet de soins particuliers pour que les camions y circulent dans les meilleures conditions.

En terrain argileux, on procède à des apports de sable afin de stabiliser les routes.

En saison des pluies, on évite de faire circuler les camions immédiatement après de fortes averses ; pour qu'ils ne risquent pas de détériorer les chaussées, il est préférable d'attendre trois ou quatre heures afin que les eaux puissent s'écouler.

M. GUERRINI pense qu'il est rentable d'entretenir les routes forestières, en particulier les routes principales ; les engins de transport s'usent alors bien moins vite et le rythme d'évacuation des grumes risque moins d'être ralenti. Une niveleuse « D » qui coûte environ 1.500.000 fr. CFA et dont la consommation en combustible est relativement faible, peut assurer dans d'excellentes conditions économiques l'entretien des routes d'exploitation.

La « C. C. A. E. F. » envisage l'achat d'une niveleuse plus puissante qu'elle utilisera derrière son Tournaskidder pour achever les routes simplement ouvertes par celui-ci ; la petite niveleuse servira alors uniquement à leur entretien.

ATELIER

Chaque chantier possède un atelier où peuvent être faites toutes les réparations exigées par le matériel en service. Un mécanicien européen en assume la direction ; il a près de lui deux ou trois mécaniciens africains (tourneurs, forgerons...) formés à la « C. C. A. E. F. ». Le recrutement de tels spécialistes est difficile car ceux-ci sont rares.

Les mécaniciens se rendent journallement en brousse afin de mieux suivre les engins ; s'ils le jugent nécessaire, tel ou tel engin est momentanément arrêté pour révision.

L'approvisionnement du stock de pièces de rechange est suivi de telle façon que les ateliers puissent se dépanner dans la majorité des cas.

FLOTTILLE

La flottille de la « C. C. A. E. F. » qui comprend six remorqueurs et un chaland sert d'une part au ravitaillement des chantiers (carburants, vivres, matériel, etc...) et, d'autre part, au remorquage des radeaux.

Ces engins assurent le remorquage des radeaux du chantier d'Ezanga (d'Ezanga à Port-Gentil par l'Ogoué) et du chantier de N'Zomo (d'Odoko à Owendo).

A Batanga, les billes sont mises à l'eau dans l'Awagné à 5/6 km de l'embouchure ; là elles sont rassemblées et constituées en radeaux de 120/150 t. Ceux-ci sont approchés des navires par les remorqueurs de la « C. C. A. E. F. ». Selon M. GUERINI, on arrive à charger des cargos sur cette rade foraine à la cadence de 300 à 400 t par jour.

TRANSMISSIONS

La « C. C. A. E. F. » possède un ensemble émetteur-récepteur à quatre postes qui lui permettrait d'être en liaison constante avec ses différents chantiers si l'utilisation de la radio en Afrique ne posait un certain nombre de problèmes. En effet,

l'exploitation d'un réseau de radio privé engendre des taxes élevées qui ne sont pas en rapport avec les services rendus. Aussi cet ensemble n'a pas encore été mis en service, l'avion ayant résolu, en général, le problème des liaisons.

RELATIONS AÉRIENNES

Ses exploitations étant éloignées les unes des autres et d'accès malaisé, la « C. C. A. E. F. » a estimé utile d'acquiescer deux Cessna ; la Direction générale et les services administratifs qui se trouvent à Port-Gentil sont ainsi reliés rapidement aux

quatre chantiers forestiers et à la Palmeraie de Kango. On est particulièrement satisfait de ces avions ; les avantages qu'ils procurent balancent largement les charges qu'impose l'emploi d'un pilote qualifié et d'un mécanicien.

* * *

LA PALMERAIE DE KANGO

La « C. C. A. E. F. » possède, dans l'Estuaire, une plantation de palmiers à huile d'une superficie de 500 ha, en voie d'extension.

En 1954, la production d'huile de palme a atteint 185 t qui ont été vendues en totalité sur place aux exploitations forestières.

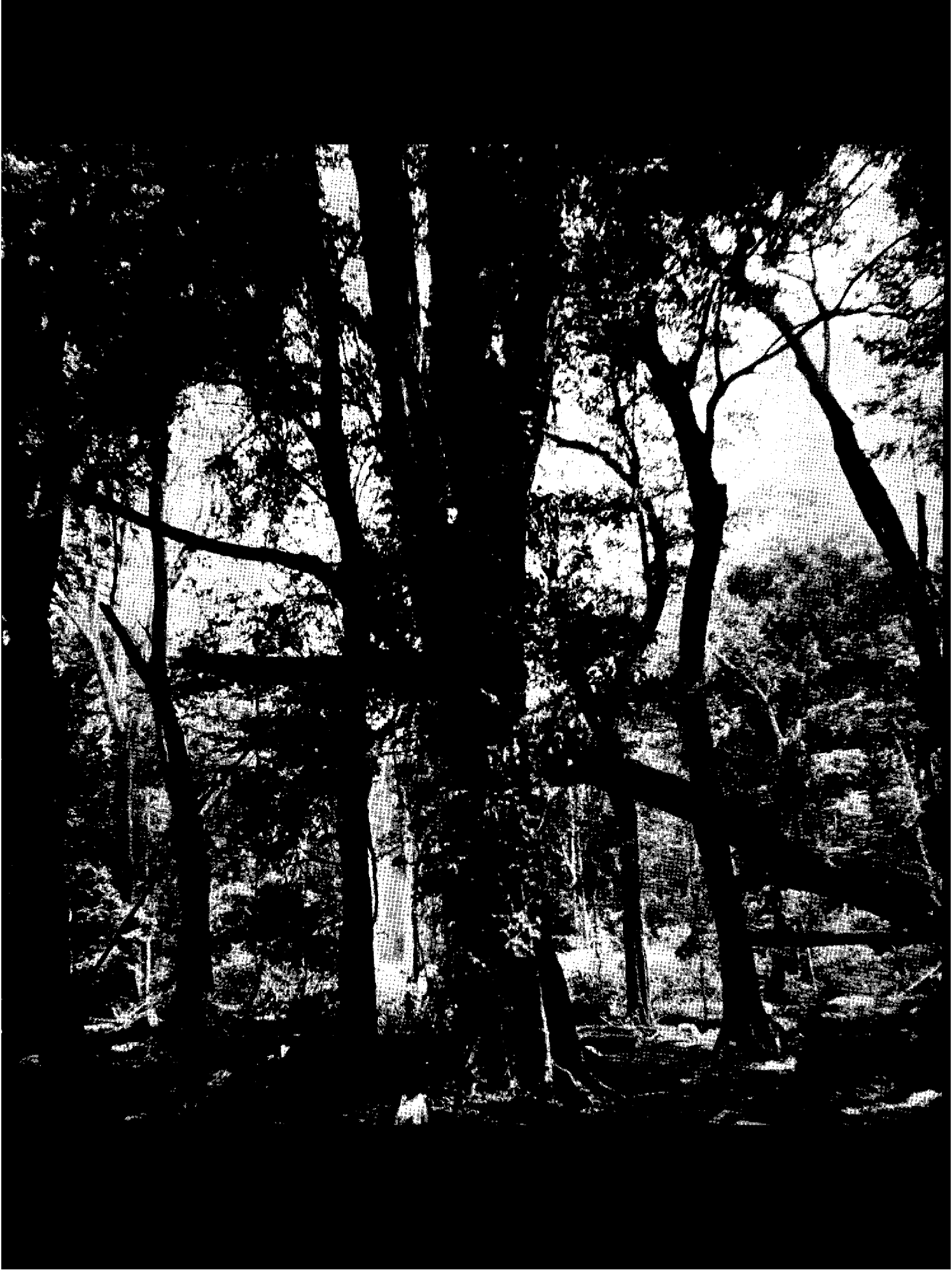
La main-d'œuvre autochtone employée sur les plantations et à l'usine oscille entre 120 et 130 travailleurs.

Cette Palmeraie, de beaucoup la plus importante exploitation agricole du Gabon, est organisée d'une façon rationnelle. Les extensions réalisées avec des graines sélectionnées fournies par l'Institut de Recherches pour les Huiles et Oléagineux, en provenance de Côte d'Ivoire, permettent d'espérer des rendements en huile très intéressants lorsqu'entreront en production les secteurs plantés en 1951.

* * *

Au terme de cette étude, il apparaît que la « C. C. A. E. F. », qui est une des plus anciennes et une des plus importantes entreprises fores-

tières du Gabon, s'efforce de poursuivre l'amélioration de ses méthodes et la modernisation de ses moyens de travail.



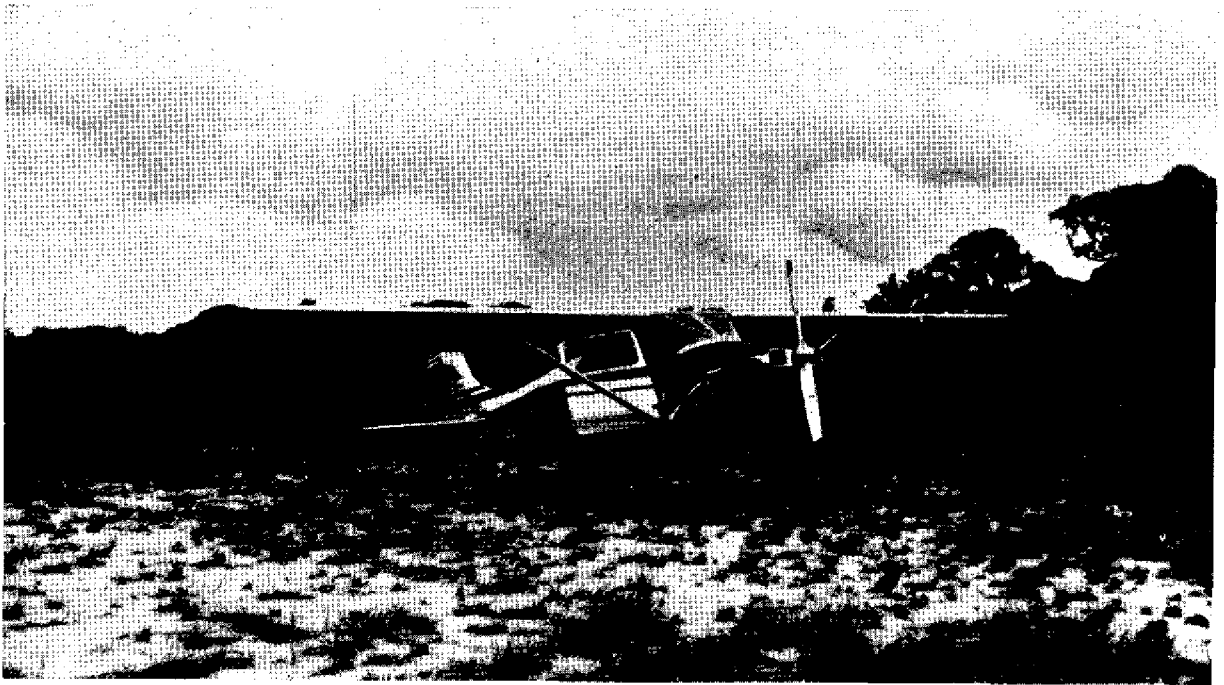


Photo M. Tuffier.

L'un des « Cessna » de la « C. C. A. E. F. »

Alors que jusqu'en mai 1955 l'évacuation des grumes était assurée uniquement par rail, la « C. C. A. E. F. » a construit en trois mois une route principale pour effectuer leur transport par camions, ce qui lui a permis un accroissement sensible des cadences d'évacuation.

En matière de matériels, la « C. C. A. E. F. » possède maintenant une large expérience dans le domaine des camions tous terrains à moteur diesel. Il vaut d'être souligné que c'est la première entreprise forestière qui, sur la Côte d'A-

frique, a compris l'intérêt d'un Tournaskidder, engin puissant particulièrement adapté au terrain sur lequel elle travaille et dont elle obtient les meilleurs résultats.

Malgré les difficultés résultant de l'existence de plusieurs sièges, éloignés les uns des autres, la « C. C. A. E. F. » a préféré continuer l'exploitation de ces chantiers d'importance moyenne qui donnent à chaque chef de chantier la possibilité d'avoir parfaitement en mains son personnel et son matériel tout en permettant une bonne productivité.

