



*Débarcadère de la Compagnie Forestière de l'Indénié en baie de Cocody. Côte d'Ivoire.*

# LE COMMERCE D'IMPORTATION DES BOIS TROPICAUX

*Ses répercussions sur le Marché Commun*

par A. CHARLES,

*Président de la Fédération Nationale des Importateurs,  
Exportateurs, Négociants, Industriels et Commissionnaires  
en bois exotiques, coloniaux et américains.*

SUMMARY

## **THE TROPICAL-WOOD IMPORT TRADE ITS REPERCUSSIONS ON THE COMMON MARKET**

*It is chiefly since the eighteenth century that the use of exotic woods, ebony and mahogany in particular, has spread over France and this country quickly took a forefront position as regards furniture and decoration. Since 1900 tropical woods have been*

widely known and used by all European countries. At the present time, when the common market is about to function, three countries are in a particularly favourable position for trading in tropical woods, namely : Germany, Belgium and the Netherlands. Italy seems to be in a less favourable position and France even more so.

## RESUMEN

### EL COMERCIO DE IMPORTACION DE MADERAS TROPICALES SUS REPERCUSIONES EN EL MERCADO COMUN

*El empleo de maderas exóticas se ha desarrollado principalmente en Francia a partir del siglo XVIII sobre todo con el ébano y la caoba y esta país se ha situado rápidamente a la vanguardia en lo relativo al mueble y a la decoración. A partir de 1900 las maderas tropicales fueron ampliamente conocidas y utilizadas por todos los países europeos. Actualmente, en el momento de la puesta en marcha del Mercado Común, tres países aparecen particularmente bien situados para el comercio de maderas tropicales : se trata de Alemania, de Bélgica y de Holanda. La posición de Italia y, sobre todo, la de Francia parece más desfavorable.*

La France a toujours eu une très large avance sur ses voisins dans l'industrie du bois, et de ce fait notre pays a contribué beaucoup plus que les autres à rechercher à travers le monde les matières nécessaires à ses industries.

Seule, peut-être, l'Italie pourrait faire valoir des titres d'antériorité en remontant à l'époque romaine pendant laquelle elle introduisit chez elle des bois déjà employés en Grèce, en Egypte, ou bien même à Carthage, mais il fallut attendre plusieurs siècles, et pratiquement la Renaissance italienne, pour qu'apparaissent à nouveau des essences étrangères qui, alliées aux essences métropolitaines, donnèrent à la décoration italienne une vogue méritée dans toute l'Europe.

Les pays qui avaient une marine marchande déjà importante comme la Hollande s'inspirèrent des mêmes éléments de la décoration italienne, et l'ameublement hollandais, par la somptuosité de la marqueterie, est à l'origine des meubles plaqués toujours recherchés et encore appréciés à notre époque.

En France, le règne de François I<sup>er</sup> subit l'influence italienne, et c'est de cette époque que date l'introduction de meubles plaqués d'une belle élégance de style, au détriment des meubles massifs, seuls connus jusqu'alors.

Ce n'est qu'à partir de Mazarin que l'ameublement s'écarta peu à peu de l'influence étrangère, avec l'apparition du Style Louis XIV.

Cependant, les essences étrangères ne tenaient encore qu'une place infiniment modeste, et le stock dont disposait le grand ébéniste du siècle, Boulle, dans ses greniers du Louvre, était encore très limité. aussi bien comme importance que comme variétés. Toutefois, cette période marque la fin du règne de l'Ebène, et à l'époque du Régent, les bois des îles, et plus spécialement les bois de couleur comme le Palissandre, le Bois de Rose, le Bois de Violette et l'Amaranthe furent de plus en plus utilisés.

Enfin, l'Acajou prit de plus en plus d'importance, et son emploi alla croissant depuis la Pompadour jusqu'au I<sup>er</sup> Empire.

Les pays voisins, comme l'Italie et l'Allemagne, restent fidèles aux bois d'Europe, et les essences étrangères y sont encore fort mal connues.

Il n'en est pas de même en Hollande, dont la Marine Marchande, déjà florissante, apporte les bois des Indes Néerlandaises, ni même dans la région d'Anvers, où les riches armateurs s'intéressent de très bonne heure aux décorations françaises, flamandes ou hollandaises.

A partir de la Restauration, et pendant tout le XIX<sup>e</sup> siècle, la France reste à l'avant-garde et affirme dans l'ameublement et la décoration, une indiscutable primauté. Aussi est-il très logique qu'elle se soit la première intéressée au développement des matières nouvelles, et qu'elle ait recherché, dans les pays étrangers, les essences qui pouvaient le mieux servir le génie de ses artistes. C'est ainsi que le Commerce d'importation naquit en France, pour répondre aux besoins de l'industrie également naissante, et aux efforts de création qui déjà l'animaient.

Les artistes italiens auraient mérité que leur habileté et leur recherche d'élégance soient aussi bien secondées, mais l'Italie était encore, à cette époque, sous la domination autrichienne et était de ce fait limitée dans ses horizons.

Les bois des îles ne pénètrent pas plus en Allemagne, sauf dans les quelques ports de la Ligue Hanséatique.

En Hollande, ses grands ports favorisèrent également l'introduction des essences nouvelles, qui, par leur voie, atteignit aussi la Belgique.

L'apparition de la marine à vapeur fut déterminante pour les importations de bois en Europe, parce qu'elle permettait d'acheminer des tonnages plus importants.

C'est à peu près vers la même époque, que furent conçues en France les premières machines pour trancher les placages, ce qui favorisa considérablement le développement de ce commerce qui, jusqu'en 1914, maintiendra sa suprématie dans le monde.

La France commence à importer les bois en provenance de tous les territoires : Indes Anglaises et Néerlandaises, Amérique du Nord et du Sud, Amérique Centrale. La richesse des Acajous de cette dernière origine leur mérite le plus grand attrait à cause de leur nature, de leur tenue et de leur facilité d'emploi après un très court séchage. C'est ainsi que les Acajous du Mexique furent utilisés pour les lambris du Pavillon de Marsan au Louvre. On peut dire qu'à cette époque la France était déjà en relations avec tous les grands pays producteurs de bois exotiques, et cette activité alla en se développant jusqu'à la guerre de 1914.

L'avance prise par l'ameublement d'art français lui valait la clientèle des plus grandes fortunes du monde, et notre pays retrouvait ainsi la faveur qu'il avait connue au XVIII<sup>e</sup> siècle, lorsque l'élégance était synonyme du goût français.

La France s'était relevée très vite des désastres de 1870 et connut une prospérité économique exceptionnelle, qui ne fut d'ailleurs que la continuation de celle qu'avait déjà connue notre pays pendant le Second Empire et qui avait donné naissance aux grandes Expositions de 1856 et 1867. Le bois, qui était le principal matériau employé, en profita largement, car il était sans rival. Le ciment armé n'existait pas, et c'est seulement à partir de 1889 que la Tour Eiffel a marqué le début des constructions métalliques.

Pendant toute cette longue période, l'importation des bois, et surtout des bois longs, fut très favorisée par le développement considérable des constructions navales et ferroviaires, qui étaient des débouchés extrêmement importants. Les bois les plus utilisés étaient les Acajous d'Amérique Centrale et des Antilles, et les Tecks.

A partir de 1900, tout le commerce des bois exotiques connut une vogue nouvelle avec l'introduction des bois coloniaux en provenance de la Côte d'Ivoire, de l'A. E. F., de l'Indochine, de la Guyane et de Madagascar. Toutes ces possessions d'Outre-Mer s'efforcèrent de mettre en vedette les matières qu'elles produisaient. Ce sont les bois de la Côte d'Ivoire qui prirent rapidement la place la plus importante, qui lui était déjà reconnue en 1914.

A partir de 1850, les provinces germaniques commencèrent leur effort industriel, qui donna lieu à un essor prodigieux, particulièrement dans la construction navale ; des chantiers furent créés dans les différents ports et l'importation des bois bénéficia très largement de cet effort industriel de 1870 jusqu'à la guerre.

En Italie, ce n'est qu'après avoir retrouvé son unité nationale, en 1859, que les industries du bois se développèrent, particulièrement dans la région de la Brianza, entre Milan et Come.

La Hollande, tournée par tradition vers le commerce, n'avait à cette époque qu'une industrie

limitée, mais tous les bois importés d'Indonésie approvisionnèrent ses chantiers de construction naval et de matériel roulant.

Au contraire, en Belgique l'essor rapide de l'industrie, et tout spécialement de l'industrie ferroviaire, suscita le développement de l'importation par le port d'Anvers de tonnages importants, qui avaient toutefois souvent un caractère spéculatif.

La guerre de 1914/1918 devait malheureusement arrêter les importations, puisque, dans tous les pays belligérants l'industrie se transformait en industrie de guerre et les matières qui leur étaient nécessaires leur parvenaient par l'intermédiaire des pays neutres.

Le retour de la Paix, en 1919, ne permit pas aux anciens marchés de France et d'Allemagne de reprendre aussitôt leurs courants commerciaux antérieurs, car il fallut d'abord reprendre les contacts avec les pays d'origine du monde entier, et tenir compte des relations que ceux-ci avaient nouées, pendant les hostilités avec les pays neutres.

En outre de ces difficultés purement commerciales il y eût encore bien d'autres complications par suite de la crise de transport due à la pénurie de frêt et surtout de l'appauvrissement en devises. Depuis cette époque les marchés d'importation, en général devaient être tributaires de la situation monétaire.

La France, et surtout Paris, reprit vite sa place de grand centre de production mondiale du placage qui, à dater de cette époque, était presque exclusivement alimentée par les ports français. Cette industrie modernisa ses moyens de production et atteignit très vite un chiffre d'affaires considérable à l'exportation.

L'ébénisterie, la décoration et l'ameublement ne connurent pas malheureusement la même reprise d'activité et ne retrouvèrent jamais leur situation d'avant-guerre, qui avait marqué leur apogée. Ces professions souffrirent du bouleversement des conditions de vie du monde, et spécialement du changement de mode lancé par les pays neutres.

L'attrait des meubles de style n'était plus limité qu'à une très faible minorité, et de nouvelles industries se créèrent dans les pays qui avaient profité de l'état de guerre. Seuls quelques créateurs de génie comme RUHLMANN, LELEU, FRECHET, résistèrent à cette nouvelle tendance et réussirent à conserver à notre pays une situation enviable, mais qui n'était plus comparable à l'attrait que l'art français, dont ils étaient les magnifiques défenseurs, avait connu sous le Second Empire.

Une autre industrie prit également un grand essor entre les deux guerres : c'est la fabrication du contreplaqué, qui trouva de multiples applications dans la construction navale et aéronautique. De nombreuses usines furent créées tant en France qu'en Allemagne, qu'il fallut approvisionner en Okoumé, essence en provenance de l'A. E. F. qui, par ses qualités était nécessaire à cette industrie. C'est

ainsi que l'importation, qui était de quelques milliers de tonnes en 1919, atteignait 500.000 tonnes en 1939 pour l'Europe.

S'il y avait là un débouché nouveau, il y en eût au contraire un certain nombre qui disparurent par suite des modifications dans les conditions de vie, et aussi des changements de mode ; c'est ce qu'illustre parfaitement l'exemple de la canne, maintenant abandonnée, et dont la fabrication exigeait autrefois 1.500 à 2.000 tonnes de bois des îles par an.

Quoi qu'il en soit, les nouveaux débouchés compensant ceux qui avaient disparu, l'importation resta satisfaisante jusqu'en 1939, puisqu'elle progressa chaque année. Pour les bois de qualité en particulier, la France et surtout Le Havre, avait acquis une suprématie indiscutée sur le marché mondial.

Le commerce d'importation connut en Allemagne, pendant le même espace de temps, deux périodes différentes : l'une florissante de 1919 à 1933, et l'autre stagnante de 1933 à 1939 par suite du contingentement limitant les importations aux matières de stricte nécessité.

L'Italie voit se développer son industrie de placage et naître quelques usines de contreplaqué.

La Belgique développe ses importations en provenance du Congo Belge, spécialement dans les essences susceptibles d'approvisionner les industries du contreplaqué et du placage.

En Hollande, l'apparition d'industries nouvelles, comme la fabrication des appareils de radio, entraîne une demande croissante des bois.

Ainsi, pendant cette période de 20 années, la France conserva le premier rang dans cette concurrence internationale, et l'affirma aux yeux du monde dans la construction navale. La décoration de tous les paquebots français mit particulièrement en valeur le bois, dont elle fit un emploi intensif. Ce fut le cas aussi bien de l'« *Atlantique* », du « *Pasteur* », du « *Georges Philippart* », que du « *Normandie* », qui fut non seulement le paquebot le plus rapide et le plus moderne du monde, mais abritait également un véritable musée de toutes les matières décoratives, au rang desquelles le bois figurait à une place privilégiée. Ce magnifique navire, orgueil de la marine française, devait malheureusement disparaître pendant la nouvelle guerre qui éclata en 1939, qui marque bien entendu une étape bien malheureuse pour l'économie mondiale en général et plus spécialement encore pour les commerces d'importation.

Après l'interruption des relations entre l'Europe et les autres continents, la reprise fut lente et laborieuse. Les difficultés que nous avions connues en 1939 étaient décuplées ; non seulement les courants commerciaux étaient détournés, les transports inexistant par suite de la destruction des navires, mais de nombreuses villes et la plupart des ports étaient gravement endommagés. C'est ainsi que

les installations portuaires du Havre et de Dunkerque furent sinistrées à 90 %, et celles de Marseille et Rouen à 50 %.

La situation financière de la France était encore plus grave, alors qu'il aurait fallu tant d'argent pour réparer et reconstruire avant même de penser à la construction.

Dans une si pénible conjoncture, la reprise du commerce d'importation comportait de nombreux problèmes bien ardues. Il fallut beaucoup de courage, de volonté, de clairvoyance et de compréhension pour les résoudre et obtenir l'approvisionnement de certaines industries vitales pour le relèvement du pays, sa reconstruction, et plus tard la reprise de son exportation.

Commencées timidement dès 1945, les importations augmentèrent progressivement et atteignirent des tonnages suffisants pour répondre aux immenses besoins des différentes industries. Celle du placage eût à éprouver la concurrence des pays qui avaient profité de la guerre pour s'industrialiser et assurer eux-mêmes leur production, mais grâce aux efforts constants des importateurs elle bénéficia toujours d'un large approvisionnement, qui lui permit d'atteindre un développement très satisfaisant.

Après la guerre, le relèvement de l'Allemagne fut absolument prodigieux et la reconstruction porta parallèlement sur les logements d'habitation et sur les bâtiments industriels, leur aménagement et leur équipement. Grâce à cet effort persévérant, à la conscience et à la compréhension de sa main-d'œuvre, l'industrie allemande limita le prix de revient de sa production à un taux sensiblement inférieur à celle de ses concurrents et conquit ainsi de nombreux marchés extérieurs. La sagesse de cette politique lui permit de rétablir en quelques années sa situation financière, ce qui lui permit d'aborder le Marché Commun dans un esprit de quiétude que nous devons lui envier.

La situation monétaire de nos voisins italiens ne les empêcha pas de développer les industries du placage et du contreplaqué et d'augmenter leur chiffre d'importation de bois grâce aux crédits étrangers dont l'Italie bénéficia plus qu'aucun autre pays.

La Belgique, de son côté, accomplit un immense effort portant principalement sur la reprise de sa situation économique. Elle y réussit d'autant mieux que le port d'Anvers ne fut pas détruit, et que les importations purent ainsi reprendre très rapidement par ce port, pour le plus grand profit du Commerce et de l'Industrie belges.

Le relèvement le plus étonnant est encore celui de la Hollande, qui subit des destructions considérables, et de plus devait perdre l'Indonésie, qui fut longtemps le plus important facteur de sa prospérité. Les Hollandais firent front à toutes ces épreuves et se remirent courageusement à l'ouvrage. Non seulement elle releva ses ruines, mais encore elle ajouta à son activité commerciale une activité

industrielle. Rotterdam, anéanti en 1945, atteint actuellement un tonnage de plus de 70 millions de tonnes, ce qui lui permet de revendiquer le titre de deuxième port mondial.

Dans le domaine industriel, la construction navale qui n'occupait qu'un rang moyen avant la guerre, est devenue l'une des plus importantes du monde. Ce magnifique résultat est à la gloire non seulement des industriels, mais de la main-d'œuvre qui travaille avec sagesse, pondération et marque sa volonté de s'associer aux efforts entrepris pour la renaissance de ce petit mais valeureux pays.

Cette renaissance place la Hollande dans une situation exceptionnellement favorable pour sa participation au Marché Commun ; sa position clef sur le Rhin, son réseau fluvial sa situation monétaire, la puissance et la compréhension de ses banques, doivent lui permettre de prendre une place importante dans l'importation des bois et de mener une concurrence extrêmement sévère aux principaux ports français, et en particulier au Havre.

Actuellement, trois pays peuvent entrevoir l'avenir avec confiance, aussi bien pour le Commerce du Bois, qui nous intéresse particulièrement, que dans le domaine industriel en général : ce sont l'Allemagne, la Belgique et la Hollande.

Malgré les efforts de ses dirigeants, et le prix bas de sa main-d'œuvre, l'Italie éprouvera aussi bien des difficultés, sauf peut-être dans les industries mécaniques et électriques.

En France, l'arrêt des importations est susceptible d'avoir les plus graves conséquences, particulièrement préjudiciables pour l'industrie du bois ; au moment où le Marché Commun, dont l'idée est née en France, va rentrer en application, cette politique est encore plus inquiétante.

On objectera sans doute que la possibilité nous est offerte de développer nos importations en pro-

venance de nos territoires d'Outre-Mer. Un gros effort a déjà été fait dans ce sens mais avec un succès relatif, du fait que les bois importés de nos Territoires, à égalité de nature, de qualités, et de dimension, sont en moyenne plus chers que ceux provenant des territoires étrangers. La cause n'en incombe pas aux producteurs français, qui ne prélèvent pas une marge excessive de profit, mais ils sont écrasés de charges sociales et fiscales de toutes natures, qu'ils doivent intégrer dans leurs prix de revient, et qui ne leur laissent pas les mêmes possibilités d'équipement et d'investissement que leurs Collègues étrangers.

Nous sommes à la croisée des chemins : d'un côté se trouvent les pays déjà cités, dont les perspectives sont favorables, et de l'autre la France, où l'arrêt des importations ne va plus permettre l'approvisionnement normal des industries, et plus particulièrement de l'industrie du placage. Ainsi, celle-ci qui, il y a quelques années, atteignait un chiffre d'exportation de plus de 10 milliards, ne va plus être en mesure de garder la place qu'elle s'était acquise sur les Marchés extérieurs. N'est-ce pas illogique et décevant à la fois qu'au moment où la nécessité du développement des exportations est si évidente, une telle industrie soit freinée dans sa production.

L'industrie du bois a été jusqu'au début de ce siècle une grande industrie nationale, et doit le demeurer particulièrement au moment où les frontières vont s'ouvrir entre les six pays, membres du Marché Commun.

C'est un cri d'alarme que nous poussons, et nous souhaitons qu'il soit entendu du Gouvernement qui porte l'espoir de tant de Français dans tous les domaines. Nous ne doutons pas que sa politique soit clairvoyante et favorise par tous les moyens l'Economie française.

