



LE TRANSPORT MARITIME DES BOIS AFRICAINS

par G. PICAT

SUMMARY

SEA TRANSPORT OF AFRICAN TIMBER

Transportation of African woods to their various destinations requires the use of considerable means and raises difficult problems. The author discusses :

- *the various aspects of timber loads,*
- *the characteristics of loading points in Western Africa,*
- *the characteristics of the carrying vessels,*
- *the development of a loading operation,*
- *the return trip to Europe,*
- *the unloading in Europe,*
- *the freight rates,*
- *the organization of transportation of African timber.*

RESUMEN

EL TRANSPORTE MARITIMO DE LAS MADERAS AFRICANAS

El transporte de las maderas africanas hacia sus diversos destinos requiere la aplicación de medios considerables y plantea problemas delicados de resolver : El autor expone en este artículo :

- *los diversos aspectos de los cargamentos de madera.*
- *la naturaleza de los puntos de carga de las maderas de Africa Occidental,*
- *las características de los barcos empleados,*
- *las diversas fases de una operación de carga de maderas,*
- *el viaje de vuelta en Europa,*
- *la descarga en Europa,*
- *el porcentaje del flete,*
- *el esquema de la organización de los transportes de las maderas africanas.*

Il existe, au musée du Louvre, un bas-relief assyrien représentant, paraît-il, le port de Tyr, où l'on peut voir un « gaoul », navire de charge de l'époque, en train d'embarquer, à bras d'hommes, des billes de bois provenant sans doute des fameuses forêts de cèdres du Liban.

Notre propos n'étant pas ici de faire de l'histoire, nous nous bornerons à noter au passage le témoi-

gnage que nous apporte ce bas-relief, de l'antiquité du transport des bois par mer, et, sautant du « gaoul » au cargo à moteur moderne, abandonnant aussi les forêts du Liban pour celles d'Afrique, nous allons essayer d'exposer comment est résolu actuellement le problème du transport des bois africains.

Le nom de bois, désigne une marchandise qui se présente à l'embarquement sous divers aspects :

ASPECTS DIVERS DES CARGAISONS DE BOIS

Le plus fréquent est celui de la grume tronçonnée ou non, appelée généralement « bille ». Sur le plan du transport maritime, chaque bille a sa personnalité propre, définie par ses dimensions linéaires et par son poids, et qui peut, si elle excède les normes courantes, lui assigner dans les opérations de chargement une place spéciale. Il y a des essences flottantes et d'autres qui ne flottent pas. Les premières sont amarrées le long du bord en radeaux, et les secondes en chalands. Puis viennent, mais en quantités beaucoup moins importantes, les diverses productions de l'industrie locale : bois sciés de toutes dimensions, traverses de chemins de fer, placages, contreplaqués.

Toutes ces fabrications posent au transporteur maritime des problèmes d'arrimage particuliers, suivant leur nature et leur conditionnement, mais leur méthode d'embarquement s'apparente à celle des marchandises diverses. Il n'en est pas de même pour les billes ainsi que nous le verrons plus loin. Les sciages sont généralement remis à l'embarquement en vrac, un même lot comprenant des planches

et des chevrons de dimensions très inégales. Ce manque d'homogénéité des lots entraîne des lenteurs considérables au chargement et à l'arrimage, ainsi d'ailleurs qu'au désarrimage et au déchargement.

Les traverses sont également remises en vrac au navire, mais leurs dimensions standard permettent de les considérer comme plus aisément transportables que les sciages.

Les placages et les contreplaqués se présentent en fardeaux cerclés par des feuillards. Un fardeau de contreplaqués est constitué d'éléments rigoureusement identiques ; une fois serrés, les feuillards ne risquent pas de se défaire. Au contraire, la composition d'un fardeau de placages n'étant pas homogène, les feuillards serrent mal, et, bien souvent, ce sont finalement des placages en vrac qu'il faut décharger à l'arrivée, ce qui n'arrange ni le transporteur maritime ni le ou les réceptionnaires.

Pour compléter ce tableau rapide des formes sous lesquelles sont exportés les bois d'Afrique, il faudrait encore mentionner les bûches d'Ebène, les pieux d'Azobé pour travaux portuaires, dont la longueur peut atteindre, et même dépasser 20 mètres, les merrains, douelles, lames de parquet usinées, etc... dont le tonnage ne représente à vrai

← La photographie de la page précédente représente un chargement de billes en pontée avant

dire qu'une faible partie de l'ensemble.

En 1961, le volume des bois exportés sur toutes destinations (Europe, Afrique, Proche-Orient, Amérique) par les pays tropicaux africains d'expression française producteurs de bois (Côte d'Ivoire, Cameroun, Gabon, Congo) a été le suivant par catégories :

Bois en grumes.....	2.722.000 m ³
Bois sciés.....	49.000 —
Placages.....	33.000 —
Contreplaqués.....	47.000 —

l'Europe occidentale étant de loin le plus gros consommateur (90 %).

NATURE DES POINTS DE CHARGEMENT DES BOIS EN AFRIQUE OCCIDENTALE

Les lecteurs de cette revue sont trop avertis de tout ce qui touche aux bois tropicaux, et notamment aux bois africains, pour qu'il soit nécessaire de leur indiquer la répartition des zones forestières en Afrique Occidentale.

Puisque nous nous sommes placés sous l'angle du transport maritime, nous nous bornerons donc à énumérer les types de points de la Côte Occidentale d'Afrique, où l'on embarque actuellement du bois.

Ce sont :

— des ports en eau profonde, de création récente pour la plupart et qui offrent aux navires la double possibilité d'accoster à quai ou de s'amarrer sur bouées en eau calme. Ces ports ne disposent généralement pas d'engins de levage suffisants, de sorte que l'embarquement se fait au moyen des mâts de charge du bord.

Un navire n'ayant que des bois à charger évitera d'immobiliser un poste à quai, et restera amarré sur bouées. Les bois flottables seront amarrés en radeaux le long du bord tandis que les bois lourds et les bois débités arriveront par chalands.

Si le navire doit charger des bois et des produits il accostera à quai, embarquera les produits du bord à quai, et recevra les bois en radeaux ou chalands, du bord opposé ;

— des embouchures de rivières à l'intérieur desquelles le navire peut mouiller en eau calme et est approvisionné par chalands ou radeaux,

— des rades foraines, enfin, c'est-à-dire, des mouillages en pleine mer, au large de la barre qui déferle presque tout le long de la Côte Ouest-Africaine, et à une distance du rivage variable suivant la hauteur des fonds. Pour alimenter les navires, il faut d'abord faire franchir la barre aux chalands et aux radeaux ce qui, en mauvaise saison, est une opération non dépourvue de risques. Chalands et radeaux ont ensuite à effectuer à l'aller comme au retour un parcours parfois très long, d'où une réduction très sensible de la cadence moyenne de chargement ; d'autant que par mauvaise mer, le hissage des billes et leur arrimage en cale ne sont pas choses aisées.

CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES EMPLOYÉS SUR LA CÔTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE

Ayant défini les formes variées sous lesquelles sont expédiés les bois africains, ainsi que les types de points de chargement que l'on rencontre le long de la côte, nous pouvons nous risquer à chercher les caractéristiques optima du navire à bois.

Ce serait, un bâtiment à un seul pont, ayant un volume de cales aussi important que possible eu égard à ses dimensions, sans épontilles dans les cales afin de ne pas gêner l'arrimage des billes, avec de très grandes ouvertures de cales, et un pont suffisamment résistant pour supporter la charge d'une forte pontée de bois. Les ballants de ce navire seraient calculés et cloisonnés de façon à leur donner une excellente stabilité à tous les stades du chargement. La puissance des treuils et des mâts de charge, qui, comme nous l'avons vu, sont les principaux engins de levage employés en Afrique, et leur répartition devraient permettre au navire de faire face, avec une grande souplesse d'exécution, à toutes les situations de chargement.

Depuis le début de la navigation à vapeur jusqu'après la deuxième guerre mondiale, la vitesse

était considérée comme coûtant très cher, et les cargos qui pendant cette période dépassaient 9 nœuds étaient l'exception. Les essences africaines, dans leur grande majorité supportent bien le voyage maritime, mais elles ne se plaignent pas, cela va de soi, de l'évolution qui, dès après la guerre, a donné naissance au cargo rapide moderne.

Pratiquement, les navires de charge des lignes régulières desservant la Côte Occidentale d'Afrique, constituent une solution de compromis, car ils doivent être aptes non seulement au transport des bois en billes, mais encore à celui des marchandises exportées d'Europe, et des produits d'Afrique, car si les lignes peuvent être amenées à prendre des chargements complets de bois dans les pays, comme le Gabon, par exemple, dont la production de masse est le bois, elles doivent également prévoir l'évacuation des produits des pays à agriculture diversifiée. Ce compromis est réalisé au moyen de quelques concessions structurales sur le type idéal décrit ci-dessus, entr'autres par l'adjonction d'un deuxième pont et de quelques épontilles aussi discrètes que possible.

Voici, une synthèse des caractéristiques générales des navires à moteur modernes en service sur la Côte Occidentale d'Afrique :

Pont en lourd	8 à 9.000 t métriques.
Tirant d'eau en charge ...	8 m environ.
Longueur hors tout	135 m/140 m.
Largeur	18 m environ.
Nombre de cales	généralement 5.
Capacité totale	12.500 m ³ /13.500 m ³ .

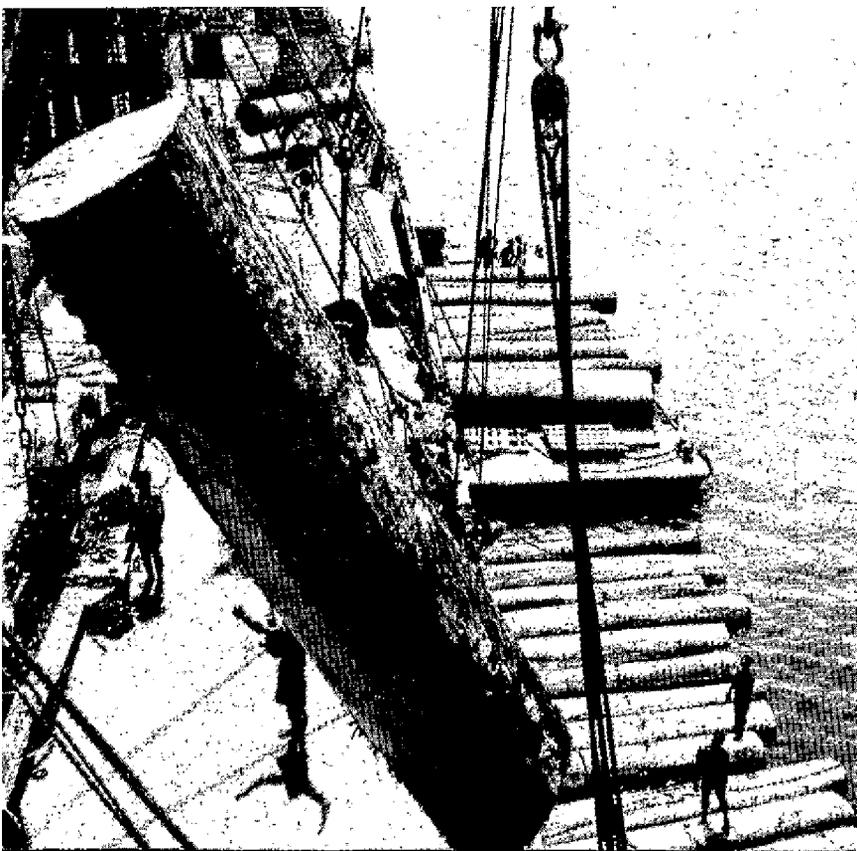
Nombre de panneaux	5 de 8 à 10 m de long et de 6 à 7 m de large.
Nombre de mâts de charge.	15 à 20 dont la force s'échelonne entre 5 et 20 t plus, généralement, une bigue de 50 t.
Moteur diesel	5.500 à 8.000 CV.
Vitesse en charge	14 à 16 nœuds.

DÉROULEMENT D'UNE OPÉRATION DE CHARGEMENT DE BOIS

C'est évidemment sur rade foraine que l'opération de chargement présente le plus d'intérêt pour le spectateur, à condition, toutefois, qu'il ignore le mal de mer. Tout chargement de bois, que ce soit en rade foraine ou ailleurs, doit être « préparé » pour être conduit avec méthode, chaque lot devant être arrimé en fonction de son port de destination en Europe. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire que le bord soit mis le plus rapidement possible en possession des « spécifications » des billes à embarquer, notamment lorsqu'il y en a parmi elles qui sortent de la normale soit par leurs dimensions, soit par leur poids. Il faut bien dire que cette condition n'est pas toujours remplie, et comme au surplus des erreurs se produisent assez souvent dans les spécifications, et que, celles-ci ne sont pas toujours très lisibles, la conjonction de toutes ces circonstances peut créer une probabilité d'accident, qui dépasse les coefficients de sécurité appliqués aux engins de levage. C'est alors la rupture du mât de charge, avec toutes les conséquences qui peuvent en découler.

Partout où cela est possible, il existe des parcs à bois, flottables (la photo de la page 8 donne une vue aérienne de celui de Port-Gentil), ou non flottables. Les billes à embarquer sont prélevées sur ces parcs, et, dans le premier cas, constituées en radeaux, dans le second cas chargées sur chalands. Il arrive aussi que les conditions locales imposent de mettre les billes flottables directement à l'eau de la plage, et d'y former les radeaux. Dans ces régions les billes non flottables sont mises sur chalands par l'intermédiaire de wharfs, quand il en existe, ou dirigées par voie de terre vers les ports. Un autre procédé qui était très employé autrefois, mais qui tend à disparaître en fonction de la modernisation de l'infrastructure et du matériel, consiste à utiliser la flottabilité résiduelle d'un radeau de bois légers, en y intercalant des billes non flottables entre les billes flottables. Avec ce procédé, toute bille de grande densité qui se désassemble du radeau coule, et ne peut être récupérée.

La manutention à bord est faite par des Kroomen. Ce sont des marins que le navire embarque, lors de son voyage de descente, à Tabou, Sassandra ou Takoradi. Formés depuis des générations au travail sur les radeaux de bois, et à l'arrimage dans les cales, ce sont des spécialistes irremplaçables dans ce travail si particulier auquel ils prennent vraiment goût. Les Kroomen embarquent par équipes de 50 à 70 hommes, dont le chef porte un nom bien évocateur de l'ancienneté de la corporation, celui de « grand-cacatois ». Ils vont rester à bord pendant tout le reste du voyage, dans des logements spécialement réservés à leur usage, et avec leur cuisine particulière, jusqu'à ce que le navire, son chargement terminé, les débarque à leur pays d'origine. L'évolution actuelle de l'Afrique entraînera vraisemblablement la disparition des Kroomen au profit de la main-d'œuvre locale. Cela posera sans doute des problèmes d'exécution et de prix de revient du travail à bord.



Chargement par radeau et chaland.

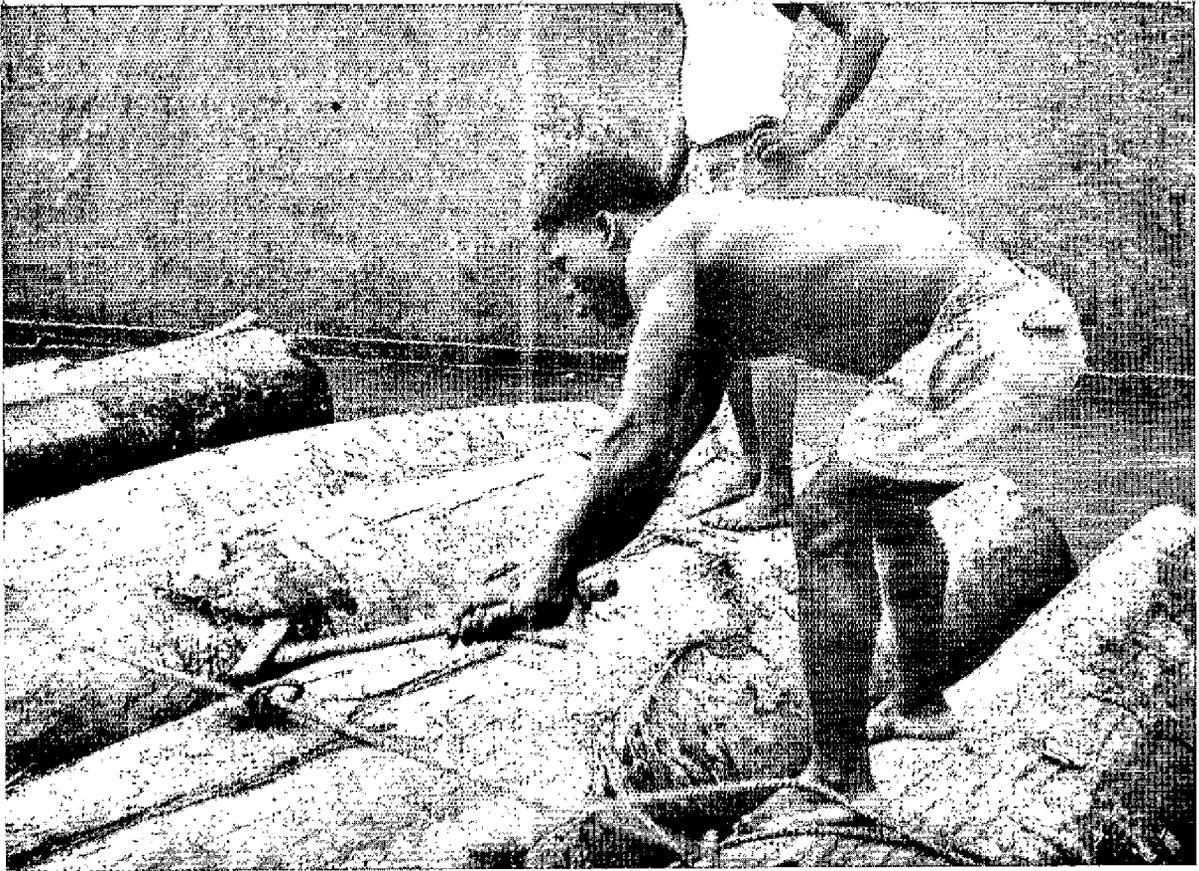


Photo Société Delmas-Vieljeux

Enlèvement des « pigouilles. »

Chaque point de chargement ayant ses particularités propres, nous n'entreprendrons pas d'exposer par le détail comment se déroulent les opérations en chacun de ces points, et nous nous bornerons à en donner un schéma général valable pour l'ensemble des lieux de chargement sur rade foraine.

Les premiers radeaux ayant été remorqués le long du bord par une chaloupe, les « mouillés », Kroomen chargés de l'élingage des billes, descendent sur les radeaux, et, circulant sur les billes avec un sens prodigieux de l'équilibre, se préparent à élinguer la première bille. C'est, comme nous l'avons dit, par mauvais temps que le travail présente le plus de difficultés et de risques. Le radeau ondule comme un serpent, les têtes des billes frappent furieusement le flanc du navire, y occasionnant inmanquablement des avaries qui entraîneront des frais importants de réparation, et le mouillé, justifie bien cette fois son nom en passant la plus grande partie de son temps à la nage, pour élinguer les billes, plongeant avec adresse pour éviter d'être pris entre deux d'entre elles.

Dans cette peu confortable position, le mouillé doit attraper le « cartahu », filin de hissage qui descend du mât de charge, et qui est muni d'un croc à son extrémité. Le mouillé élingue la bille en l'en-

tourant du cartahu, le croc faisant office de nœud coulant, ainsi qu'on peut le voir sur les photos jointes. Puis, il libère la bille en faisant sauter à coups de marteau, la lance à boucle (vulgairement « pigouille ») dans laquelle passe le filin reliant toutes les billes du radeau entre elles.

A partir de ce moment, la bille passe sous l'autorité du Kroomen chef de panneau, qui commande le hissage, et l'aménage en cale. A son tour, l'équipe d'arrimage a déterminé la place de la bille dans la cale, frappé sur celle-ci un second cartahu qui agira dans le plan horizontal nommé « carayou », et placé aux points convenables de la cale des poulies de retour qui seront utiles pour tirer la bille à l'emplacement prévu. Le chef de panneau commande alors aux treuillistes les manœuvres nécessaires et, par une série de déplacements successifs, la bille est finalement mise en place au milieu des vociférations de toute l'équipe. Le problème se complique lorsqu'on arrive à proximité du plafond de la cale, en position de barrotage, suivant l'expression technique ; mais, si la manœuvre est plus longue, les Kroomen réussissent toujours à la mener à bonne fin.

On se rend compte de ce que peuvent être toutes ces manipulations sur rade foraine en période de



Vue sur le parc à bois de Port-Gentil en face de la C.C.A.E.F. et la Chambre de Commerce (Port-Gentil 1956).

convenable de la charge. Elle est saisie par des chaînes et des fils d'acier soigneusement raidis, qui empêchent tout mouvement intempêtif des billes.

LE VOYAGE DE RETOUR

Ainsi, après s'être rempli petit à petit pendant des semaines, au gré d'escales tantôt calmes, et tantôt mouvementées, le navire, surmonté de sa pontée, qui, de loin, ressemble à une brune carapace, met le cap sur sa destination. Il n'oubliera pas de déposer au passage les Kroomen, nantis de cadeaux en nature, s'ils ont bien travaillé.

Nous l'avons dit, le voyage de retour en cale ne pose généralement pas de problèmes particuliers pour

mauvais temps, alors que le navire roule, que les radeaux ou les chalands « tossent » contre la coque, et que la chaloupe du navire, qui reste à la mer pendant tout le chargement, pour repêcher les billes qui peuvent se libérer des radeaux en passant la barre, fait le bouchon dans la houle.

Il est très difficile de se faire une idée précise de la cadence moyenne de chargement des navires en bois, car les conditions locales interviennent largement. On peut admettre cependant que pour les billes prises sur radeaux, en eau calme, et le navire étant régulièrement approvisionné, c'est-à-dire, dans les meilleures conditions, la cadence peut atteindre 150 tonnes par jour et par panneau, sauf au barrotage. Le rendement est moins bon pour les billes amenées sur chalands.

Que le navire charge un « complet bois » ou qu'il effectue un chargement mixte, bois et produits, il complètera presque toujours son chargement par une pontée de bois. L'importance de celle-ci est fonction du type de bâtiment, le maximum étant de l'ordre de 1.300 à 1.400 tonnes. L'arrimage de la pontée pose lui aussi des problèmes, mais moins ardues que ceux de l'arrimage en cale. La pontée est tenue latéralement par des montants spéciaux qui viennent s'encaster le long des parois du navire, et il faut choisir les billes pour obtenir une répartition

les billes, d'autant qu'elles sont protégées par leur écorce. Certaines essences, cependant, peu nombreuses, plus particulièrement sujettes à des altérations, doivent de préférence être embarquées en pontée.

En cale, les billes se déshydratent. La vapeur d'eau ainsi produite se condense, sous l'effet d'une circulation de l'air extérieur entretenue par des manches à air convenablement disposées. L'eau de condensation est recueillie par des puisards dans les fonds du navire.

L'impossibilité de pénétrer dans les cales en cours de route, empêche d'y faire des mesures hygrométriques, et par conséquent, de connaître exactement ce qui s'y passe aux différents niveaux. Cette même impossibilité d'entrer dans les cales interdit aussi d'appliquer des traitements fongicides et insecticides. Néanmoins, les constatations faites au déchargement montrent que le voyage est généralement bien supporté.

LE DÉCHARGEMENT

Il est très rare que toute la cargaison d'un navire soit destinée au même port. Cette cargaison doit être répartie entre trois ou quatre ports de

destination, parfois davantage. C'est pourquoi, ainsi qu'il a déjà été dit, les engagements de fret doivent être pris assez longtemps à l'avance, pour que les espaces nécessaires soient réservés sur le navire, au moment où il commencera à opérer dans sa première escale de chargement en Afrique. Ainsi, peut-on déterminer le nombre des ports de destination à toucher, et fixer par conséquent, les données de l'arrimage. Ces nécessités d'exploitation surprennent parfois certains chargeurs, qui, ayant retenu leur fret trop tard, s'étonnent de se voir refuser leurs lots sur un navire alors que le reste de l'espace disponible est réservé pour les ports suivants. Il arrive bien qu'on en « grignote » un peu, mais ce n'est pas toujours possible.

Bien sûr, quand le navire n'a à charger que dans un seul pays, le problème se simplifie, mais comme il y a presque toujours plusieurs ports de destination, la prédétermination de l'arrimage se pose de même que dans le cas précédent.

Son bordé portant les marques du dur travail effectué en Afrique et des coups portés sur les rades foraines par les billes ou les chalands, le navire arrive enfin à son premier port de déchargement. Suivant les ports, ce sont les engins du port ou ceux du navire qui sont utilisés. Les opérations de désarrimage et de mise à terre des bois sont bien plus rapides quoique moins pittoresques que celles de l'embarquement et de l'arrimage en Afrique, et les billes quittent le navire plus vite qu'elles n'y sont entrées.

C'est en général l'élingue traditionnelle qui est utilisée pour le hissage des billes. Dans certains ports cependant, on emploie des dispositifs d'élingage automatique permettant sans doute un gain de temps. Mais, c'est encore l'élingue qui donne la plus grande sécurité.

Les bois débités, et autres fabrications sont débarqués par palanquées, comme ils ont été chargés en Afrique.

Le fret des bois en billes étant ajusté sur le poids reconnu au port de débarquement, il faut donc procéder au pesage des billes au fur et à mesure qu'elles sont déchargées. Les ports équipés de façon moderne à cet égard, et possédant des grues à peson imprimant le poids sur un ticket, constituent encore aujourd'hui l'exception. Dans la plupart des cas, les billes sont pesées sur des bascules à terre, non sans avoir parfois à parcourir des circuits compliqués, qui n'accélèrent pas la cadence des opérations.

Dans certains ports de transit desservant par voie fluviale un hinterland très industrialisé, les billes sont mises directement sur péniche, dont le poids du contenu est déterminé au moyen de la différence d'enfoncement de la péniche chargée et légère. Ce sont, en général, des pontons grues qui font le travail du bord libre du navire, ou des deux bords s'il est amarré sur coffre.

Enfin, il existe des ports, dont un très important, qui sont dépourvus de moyens de pesage des billes. On y détermine alors le poids assez approximativement en mesurant le volume des billes et en lui appliquant un coefficient forfaitaire, qui pour chaque essence, provient de résultats statistiques obtenus dans les ports où l'on dispose à la fois de la possibilité de peser les billes et de les mesurer.

Après déchargement, les bois qui n'ont pas été mis directement sur péniches, ou, dans certains cas, sur wagons, sont transférés dans des parcs à bois, privés ou banaux, munis d'engins de levage pour le gerbage et le transfert des billes. Ces parcs à bois sont établis à proximité immédiate du quai. Cer-



Hissage d'une bille - Montants de pont en place.

tains mêmes ont leur propre quai ou appontement et prennent directement les billes dans les cales pour les déposer sur l'aire de stockage. Ce sont donc des postes spécialisés où l'on ne peut débarquer rien d'autre que du bois, si bien que les navires

apportant des chargements mixtes doivent changer de poste une fois libérés de leur bois, pour débarquer le reste de leur cargaison. Il va de soi que les parcs à bois du premier genre sont les plus avantageux pour les navires.

LE TAUX DE FRET

Le fret est la rémunération des Services du Transporteur maritime. Il est, comme indiqué précédemment, calculé sur le poids (ou éventuellement le volume comme on va le voir) trouvé au port de déchargement.

En matière de bois en billes, le fret est, depuis fort longtemps, taxé au poids. En France, l'unité de taxation fut d'abord la tonne anglaise de 1016 kg, puis, à partir de 1931 la tonne métrique, dont l'emploi se généralisa en 1937 pour les destinations étrangères du Nord-Continent (sauf le Royaume-Uni).

En 1933, cependant, une base de taxation au m³ fut offerte aux chargeurs d'essences particulièrement denses. La tradition s'est toujours maintenue et, actuellement, les billes d'une densité supérieure à 0,880 trouvent intérêt à être taxées au m³.

Les billes d'un poids supérieur à 10 tonnes paient généralement un surfret en raison des avaries qu'elles font subir aux navires, notamment sur les rades foraines, où l'on en rencontre en proportion croissante, depuis que l'évolution de l'exploitation forestière en certains pays oblige à tirer les billes de fort loin à l'intérieur, de sorte que le

prix de transport à terre d'une bille lourde est proportionnellement moins onéreux que celui d'une bille plus légère.

De même, et pour tenir compte des pertes de temps qu'elles occasionnent à l'arrimage, les billes de plus de 10 mètres de longueur, en général, acquittent un surfret.

Enfin, du fait des avaries occasionnées aux navires sur les rades foraines, et dont l'importance s'accroît considérablement en même temps que le nombre des billes lourdes dans les chargements de bois, tous les chargements effectués sur les mauvaises rades d'Afrique Occidentale, acquittent un surfret sur la plupart des destinations.

Les bois débités sont taxés au volume ou au poids suivant leur nature, leur origine et leur destination.

Suivant les usages des pays à qui appartiennent les ports de déchargement, les bois sont livrés à bord ou sous-palan. Dans le premier cas, le désarrimage, le hissage, la mise à terre ou sur péniches, etc... sont à la charge de la marchandise. Dans le second cas, la marchandise ne prend à sa charge que les frais postérieurs à la mise sous-palan.

SCHÉMA DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS DE BOIS AFRICAINS

L'évacuation de la production forestière africaine dont les chiffres indiqués au début de cet article ne donnent qu'une idée incomplète puisqu'ils ne visent que les pays d'expression française, exige la mise en œuvre d'un nombre très important de navires, avec une forte concentration sur l'axe « Afrique-Europe Occidentale », où se trouvent les plus gros consommateurs.

Les Lignes régulières, établies depuis de longues années sur la Côte d'Afrique, et dont le personnel états-majors et équipages possède une solide expérience de la navigation le long des côtes africaines et du caractère très spécial des opérations d'embarquement de bois, réalisent une partie considérable des exportations de bois d'Afrique.

La solidité de leur infrastructure en Afrique, la qualité de leurs navires, et leur nombre qui leur per-

met d'offrir à la clientèle un large éventail de départs, leur attire la faveur de cette dernière.

Les Lignes régulières ont des tarifs de fret relativement stables et qui ne suivent qu'à retardement les fluctuations du marché mondial, ce qui donne une certaine sécurité pour les transactions entre vendeurs et acheteurs.

À côté des Lignes régulières, on trouve des navires de divers pavillons, plus ou moins bien équipés pour le travail des bois, mais qui ne peuvent évidemment donner la même variété de services que les lignes régulières. En matière de taux de fret, ces navires se tiennent généralement en dessous des lignes régulières. Si la position tarifaire cesse d'être rémunératrice, notamment en période de baisse prolongée des tarifs mondiaux, la plupart d'entre eux vont chercher un emploi sur des trafics où les conditions leur semblent meilleures.

CONCLUSION

Le transport maritime des bois africains exige des navires conçus de façon particulière, servis par des états-majors et des équipages expérimentés.

Le chargement des bois pose des problèmes spéciaux tant par la diversité des conditions géographiques locales que par la façon dont se présentent les bois à embarquer. Il fatigue beaucoup les navires et leur matériel. La relative lenteur des opérations de chargement allonge la durée des voyages, et freine la fréquence des rotations des navires. Il ne semble malheureusement pas que cet élément du transport puisse être amélioré dans l'avenir.

A part quelques rares essences, les bois supportent généralement bien le voyage de retour, sans autres précautions que la ventilation naturelle des cales par des manches à air convenablement disposées.

Certains grands ports de destination, du fait de leur position géographique, dominent le gros du trafic des pays qu'ils desservent.

Ces ports sont des points d'éclatement, vers un hinterland étendu, de toutes sortes de marchandises. Ils possèdent des installations spécialisées pour la réception et le transit des bois africains. Certains d'entre eux cependant, n'offrent pas toutes les facilités compatibles avec leur mission.

La réception des bois, n'est pas le monopole d'un nombre réduit de grands ports. Des cargaisons de bois africains sont déchargés dans bien des ports qui n'ont pas droit à l'épithète de « grand », et même dans de tout petits ports à possibilités d'accès limitées. Les facilités offertes par ces ports sont à la mesure de l'importance de leur budget.

L'évacuation des bois africains sur leurs diverses destinations exige la mise en œuvre de moyens considérables. Ceux-ci viennent s'insérer dans toute une chaîne d'opérations au bénéfice final des recettes budgétaires des pays d'Afrique nouvellement indépendants.

