

Côte d'Ivoire — Le port de San Pedro.

Photo Laurent.

LA LOGISTIQUE D'IMPORTATION DU BOIS TROPICAL AFRICAIN EN FRANCE

par Jean-Pascal CHAUVIN

SUMMARY

THE LOGISTICS OF THE IMPORT OF AFRICAN TROPICAL WOOD IN FRANCE

The purpose of this article is to underline the importance of the logistic function in the tropical wood trade between Africa and France. These logistics include the maritime transport of wood from Africa, management at the port of entry on arrival in France, and land transport to the premises of the importer. On the basis of specific examples and figures, the author stresses the

Réalisée au cours du DESS « Marketing - Transport - Logistique » à l'université Paris IX - Dauphine, l'étude ci-après souligne l'importance de la logistique dans le commerce de bois tropical entre l'Afrique et la France. La prise en compte de cette fonction est nécessaire pour appréhender les facteurs pouvant expliquer l'attrait du bois tropical en France.

importance of maritime transport in logistical costs and the advantage of road transport on land. However, it is difficult to establish a general rule where the choice of a port is concerned. The author concludes that by reason of its importance, the logistic function must be taken into account in any study of the advantages of importing tropical wood in France.

RESUMEN

LOGISTICA DE IMPORTACION DE MADERAS TROPICALES AFRICANAS EN FRANCIA

El objeto perseguido por el estudio que figura a continuación consiste en hacer subrayar la importancia de la función logística en el comercio de maderas tropicales entre Africa y Francia. Esta logística incluye el transporte marítimo de la madera, desde Africa, la gestión portuaria a su llegada a Francia y, finalmente, el transporte terrestre hasta las instalaciones o locales del importador. Fundándose en ejemplos concretos y cifrados, el autor hace hincapié respecto a la importancia del transporte marítimo en los costos logísticos y en el carácter atractivo del transporte por carretera como modo de transporte regla general en el aspecto de la opción portuaria. La conclusión del autor se funda en que, debido a su importancia, la función logística se debe tener en cuenta en cualquier estudio emprendido con respecto a la atracción que las maderas tropicales ejercen en Francia.

INTRODUCTION

Pour compléter sa propre production forestière et notamment faire face à l'insuffisance qualitative et/ou quantitative de ses ressources en bois feuillus pour la réalisation des menuiseries préfabriquées, des meubles, du contreplaqué, des panneaux décoratifs, etc... la France importe des quantités importantes de bois. Les bois feuillus proviennent soit des climats tempérés d'Europe ou d'Amérique, soit des régions tropicales, comme l'Afrique ou l'Asie.

Le commerce du bois entre l'Afrique et la France a commencé au cours de la période coloniale au lendemain de la 2^e guerre mondiale, puis davantage encore après l'Indépendance des Etats africains.

Le tableau 1 nous indique le niveau des importations en France de bois d'Afrique au cours des 6 dernières années.

Plusieurs observations peuvent être faites sur ces chiffres :

1. L'importation de bois africains en France est restée relativement stable au cours de ces dernières années.

Du côté de la demande, la conjoncture est restée maussade au cours des 2-3 dernières années en France, et ceci pour de multiples secteurs liés au commerce du bois, notamment celui du bâtiment.

Du côté de l'offre, divers problèmes sont apparus :

- difficultés de maintenance et manque d'investissements pour les exploitations forestières africaines,
- difficultés de transport en Afrique,
- difficultés pour trouver des bois dans les essences, les quantités et les qualités recherchées.

2. L'importation de bois africains en France se fait essentiellement en grumes (90 %), contrairement aux importations d'Asie, qui ne concernent pratiquement que les avivés. En effet, les avivés africains perdent une partie de leur compétitivité du fait de l'insuffisance de qualification de certains cadres et du manque d'équipements utilisant les connaissances technologiques modernes de transformation du bois. Depuis quelques années, certains gouvernements africains, comme celui de Côte d'Ivoire, ont préconisé une industrialisation plus poussée permettant la valorisation des bois sur place, plutôt que leur exportation à l'état de grumes. La stabilité des pourcentages de grumes et sciages importés, (cf. tableau 1) nous montre toutefois qu'en ce qui concerne la France, l'objectif n'a pas encore été atteint.

La plupart des importations de bois africains sont traitées FOB (Free on board). Ainsi ce sont les importateurs de bois français qui prennent à leur charge le

TABLEAU 1
IMPORTATION DE BOIS ENTRE L'AFRIQUE
ET LA FRANCE 1978-1983

Années	Grumes en m ³	Sciages en m ³
1978	1.330.584	128.077
1979	1.515.421	139.260
1980	1.547.564	163.719
1981	1.295.588	107.799
1982	1.214.120	125.058
1983	1.233.585	125.885

Source : Fédération Française du Commerce et du Bois.

transport maritime entre l'Afrique et la France, puis le transport terrestre en France. Ils s'occupent donc de toute la logistique d'importation du bois : depuis le minuscule palan dans le port africain jusqu'au lieu de revente dans le port français ou le local industriel de l'importateur.

Dans un premier temps, nous analyserons les conditions de transport maritime entre l'Afrique et la France, ainsi que les critères de choix des ports français à l'arrivée des bois.

Dans un second temps, l'analyse des conditions de transport terrestre, à partir d'exemples précis, nous fournira des indications sur les coûts logistiques pratiqués.

Ainsi, pourrions-nous chiffrer l'importance du facteur transport dans le commerce de bois tropical (hors transports dans le pays de production en Afrique).

TRANSPORT MARITIME ET ACTIVITÉS PORTUAIRES

LE TRANSPORT MARITIME DU BOIS ENTRE L'AFRIQUE ET LA FRANCE

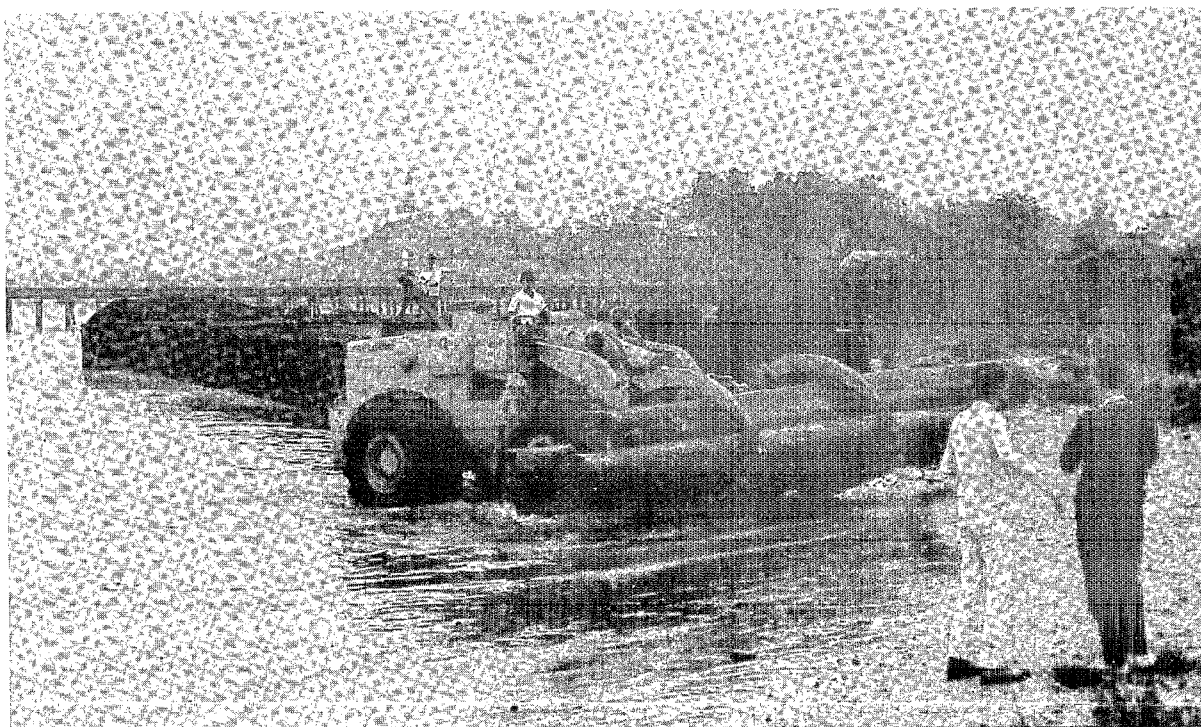
Les transports maritimes entre l'Afrique et la France sont soumis à deux Conférences : la COWAC SUD et la MEWAC. L'un des rôles essentiels des Conférences

est d'appliquer des tarifs communs aux chargeurs quel que soit l'armement choisi.

La COWAC SUD (Continent West Africa Confe-

République Populaire du Congo — Manutention de grumes de Limba.

Photo Lagadic.



rence) régit les trafics entre la COA (Côte Occidentale d'Afrique) et les ports atlantiques français. Pour le bois, elle comprend 27 armements, dont 7 français (SNCDV, Société Navale Caennaise, Denis Frères, etc...).

Les principaux armements africains sont la SITRAM (Côte-d'Ivoire), la CAMSHIP (Cameroun) et la SONA-TRAM (Gabon).

La MEWAC (Mediterranean West Africa Conference) regroupe les armements transportant le bois entre la COA et les ports de la Méditerranée. Elle comprend 15 armements, dont 2 français (SNCDV et Maurel). Les principaux armements africains sont la SITRAM et la SIVOMAR (Côte-d'Ivoire), la CAMSHIP (Cameroun).

Les Conférences ne s'appliquent toutefois pas sur tous les transports entre l'Afrique et la France. Ainsi pour le transport du bois entre la Côte-d'Ivoire et la France, les taux de frêt sont fixés par le Gouvernement ivoirien. Dans ce dernier cas, les taux pratiqués se situent, d'un point de vue global, dans une fourchette de 10 à 15 % au-dessous du tarif Conférence.

Le calcul des coûts de transport maritime se fait en trois parties :

- le taux de frêt de base,
- les surcharges de soute, qui tiennent compte de l'évolution du coût des combustibles.

— Le facteur d'ajustement monétaire (Currency Adjustment Factor) en fonction des fluctuations des monnaies intervenant dans les paiements des frais d'exploitation de l'ensemble des lignes.

Les tarifs de frêt s'entendent de sous-palan accroché (port africain), c'est-à-dire à compter du moment où les bois sont hissés à bord par des engins de levage, jusque bord arrivée, destination ports français.

Le tableau 2 nous donne un exemple comparatif des tarifs réels pratiqués en transport maritime entre la Côte-d'Ivoire et la France, pour les grumes.

Nous observons que si le taux de fret COA-Méditerranée est le plus faible, les surcharges de soute et le CAF sont plus élevés en COA-Méditerranée qu'en COA-Atlantique. Au total, le coût du transport COA-Atlantique est inférieur à celui de la COA-Méditerranée, d'environ 8 F le m³, notamment pour les grumes classées dans les catégories 1 et 2.

Les ports français de l'Atlantique sont donc *a priori* « avantagés » par rapport aux ports de la Méditerranée (Sète).

A Sète, il faut comptabiliser en plus une surcharge portuaire de 11 F la tonne (environ 7 F le m³).

La différence totale, environ 15 F le m³ pour les grumes entre la Côte-d'Ivoire et la France, apparaît comme significative.

TABLEAU 2
TARIFS PRATIQUÉS
Juin 1984

Grumes (en FF le m³)

	Grumes	COA-Atlantique	COA-Méditerranée
Taux de frêt	Catégorie 1 (1)	246	196
	Catégorie 2	260	254
	Catégorie 3	291	279
Surcharge de soute	Catégorie 1	36,40	42,50
	Catégorie 2	42,50	48,70
	Catégorie 3	46,80	54,30
CAF	Catégorie 1	5,2 % du taux de frêt + surcharge de soute	7,9 %
	Catégorie 2		
	Catégorie 3		
Total	Catégorie 1	249,75	257,34
	Catégorie 2	318,23	326,62
	Catégorie 3	355,37	359,63

Sources : SNCDV (Société Navale des Chargeurs Delmas Vieljeux) et SITRAM (Société Ivoirienne de Transport Maritime).

- (1) Catégorie 1 : Bois léger, exemple Samba.
Catégorie 2 : Bois mi-dur, mi-lourd, exemple Sapelli.
Catégorie 3 : Bois lourd, exemple Azobé.

LE COMMERCE DE BOIS DANS LES PORTS FRANÇAIS

Il y a 15 ans, les bois africains arrivaient principalement dans les grands ports français, aujourd'hui les

ports autonomes, que sont Le Havre et Marseille. Comme nous le montre le tableau 3 pour les grumes, les

TABLEAU 3

TRAFIC DES GRUMES TROPICALES DANS CERTAINS PORTS FRANÇAIS
(en milliers de tonnes)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
LE HAVRE	186	225	163	109	106	66	11	7	6	3	4	4
MARSEILLE	186	245	183	132	131	68	68	49	50	25	17	5
CAEN	203	233	171	120	202	203	199	222	239	196	151	189
NANTES	177	240	153	147	191	157	130	156	138	111	103	101
LA ROCHELLE	428	540	464	382	532	446	380	411	451	412	364	394
SÈTE	60	97	93	83	175	194	165	211	221	153	162	157

Source : Fédération Française du Commerce et du Bois.

ports autonomes ont progressivement perdu l'essentiel du trafic, pour trois raisons principales :

— Le trafic de bois n'était pas « valorisant » pour un grand port, face à la conteneurisation croissante des transports maritimes.

— La manutention était trop chère, exception faite pour le port de Nantes.

— Il n'y avait pas assez de surface de stockage dans les grands ports.

Aujourd'hui, le trafic de bois en France est donc tenu pour l'essentiel par des ports « secondaires » administrés par les Chambres de Commerce et d'Industrie locales, en tête desquelles, nous trouvons depuis plus de 10 ans, La Rochelle-La Pallice puis Caen, Sète ; le port autonome de Nantes assure également un trafic important.

Le choix du port de destination relève de l'importateur. Pour les bois de faible valeur, c'est l'hinterland qui prime en matière de choix du port. Dans ce cas, l'importateur optera donc pour le port le plus proche. Par exemple, Caen et La Rochelle bénéficient de la proximité d'importantes usines de tranchage et de déroulage du bois.

Par contre, pour les bois d'œuvre de plus forte valeur, il y a concurrence entre les ports. Dans ce cas, l'« attractivité » de chacun d'eux est importante. Nous avons choisi de comparer deux ports d'importance égale pour le commerce du bois : Caen et Sète, bien qu'il soit difficile de comparer les ports entre eux. En effet, chaque transbordement de bois représente un cas particulier et les tarifs pratiqués peuvent être parfois inférieurs de 10 % aux tarifs officiels.

Dans un port, deux grands types d'opérations peuvent être dégagés outre les opérations faisant intervenir des intermédiaires commerciaux :

— Les opérations de manutention : de bord navire à quai.

— La gestion portuaire : dédouanement, stockage des bois, etc...

Ce sont essentiellement les opérations de manutention qui doivent être prises en compte dans une étude comparative des coûts portuaires. Le tableau 4 nous

donne les tarifs officiels de manutention à Sète, de bord à quai.

TABLEAU 4

TARIFS DE MANUTENTION AU 1^{er} MARS 1984

Port de Sète

Grumes	jusqu'à 6 tonnes	52,70 F la tonne
	de 6 à 12 tonnes	54,90 F
	+ de 12 tonnes	60,50 F

Source : Syndicat patronal des manutentionnaires de Sète.

Le tableau 5 regroupe les tarifs de manutention des grumes à Caen de bord à quai.

TABLEAU 5

TARIFS DE MANUTENTION AU 1^{er} FÉVRIER 1984

Port de Caen

Grumes	Francs/m ³
Catégorie 1	23,95
Catégorie 2	29,25
Catégorie 3	34,16

Source : SOGENA - Caen.

On observe donc que chaque port a sa « façon » de présenter les coûts de manutention.

A Sète, les coûts sont en tonnes et la différenciation se fait selon le tonnage de la grume.

A Caen, les coûts sont en m³ et la différenciation se fait selon les catégories d'essences (densité).

En prenant en compte l'ensemble des coûts portuaires, il apparaît toutefois que les tarifs pratiqués sont sensiblement les mêmes selon les ports, les autorités portuaires (CCI, etc...) ajustant leurs tarifs de location



Sciages en attente de chargement dans le port d'Abidjan.

Photo Estève.

d'engin et de terre-plain en fonction des différentiels de coûts de manutention existants.

Enfin, l'attractivité d'un port est liée au service qu'il offre. Dans ce domaine, le port de Caen apparaît comme bien placé. En effet, la SOGENA, affiliée à la Société Navale Caennaise et qui a traité, en 1983, 86 %

du commerce de bois à Caen (manutention, etc...), dispose d'une scierie très moderne située dans la zone industrielle portuaire, à 100 m des quais de déchargement. Pour la SOGENA, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen et le port, il s'agit d'un atout commercial non négligeable.

LE TRANSPORT TERRESTRE DE BOIS EN FRANCE

Comme nous l'avons décrit dans la 1^{re} partie, les bois tropicaux arrivant dans les ports français sont déchargés, puis parqués dans des zones de stockage. Ces zones servent de lieu de revente entre les gros importateurs de bois et les négociants. Les gros importateurs étant aujourd'hui, également des négociants, ils ont avec les négociants du commerce et du bois des relations à la fois de clientèle et de concurrence. Nous ne les analyserons pas.

Une fois les bois revendus, ils sont relevés du parc

vers un mode de transport terrestre (wagon, camion ou péniche) et le transport terminal est effectué.

Dans un premier temps, nous avons choisi de présenter les conditions de transport terrestre du bois à partir d'un exemple concret : le transport entre le port de Sète et la région Rhône-Alpes. Cet exemple nous permettra de comparer la route, le fer et la voie d'eau.

Dans un deuxième temps, nous tenterons de dégager les critères principaux de transport terrestre de bois en France.

LE TRANSPORT TERRESTRE DE BOIS ENTRE SÈTE ET LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Présentation statistique

Le tableau 6 nous donne les statistiques SITRAM du Ministère des Transports sur le transport de bois entre Sète et la région Rhône-Alpes de 1979 à 1982.

On constate que le transport terrestre de bois entre Sète et Rhône-Alpes ne se fait pratiquement que par route. Depuis 1980, il s'agit dans la plupart des cas d'un transport pour compte propre, les négociants allant chercher le bois à Sète avec leurs camions.

TABLEAU 6

Modes de transport	1979		1980		1981		1982	
	total en tonnes	en %	t	%	t	%	t	%
<i>Route</i>	105.264	99,2	122.614	96,5	262.934	99	123.932	99,7
— Marché général (1)	69.000	65	12.592	9,9	39.454	14,8	47.780	38,3
— Compte propre (2)	36.264	34,2	110.022	86,6	223.480	82,3	76.152	61,4
<i>Fer</i>	869	0,8	4.356	4,5	2.610	1	321	0,3
<i>Eau</i>	0	0	0	0	0	0	0	0

Source : SITRAM (Système d'Information sur les transports de Marchandises).

(1) Aux conditions du marché des transports réglementé par la TRO (tarification routière obligatoire) qui s'impose pour les transports de plus de 300 km, ce qui est le cas entre Sète et la région Rhône-Alpes.

(2) N'est pas soumis à la TRO.

Pour compléter les informations fournies par le Ministère (tableau 6), nous avons procédé à une enquête téléphonique auprès des 17 importateurs et négociants de bois de la région Rhône-Alpes utilisant le port de Sète, pour connaître leurs critères de choix en matière de transport terrestre.

D'un point de vue statistique, on relève que :

- 15 importateurs ou négociants utilisent le transport routier (totalement ou partiellement).
- 2 utilisent le fer (totalement ou partiellement).
- Aucun n'utilise l'eau.

D'un point de vue qualitatif, nous pouvons faire quelques observations :

— Les plus gros importateurs de bois (ex. Albaracin ou Rhodanienne des bois) ont en général leur propre parc de camions, ce qui leur permet une grande souplesse d'utilisation.

— Les deux importateurs utilisant le fer sont les deux seuls à être raccordés directement au réseau SNCF et sont dits « embranchés ». Ceci apparaît donc comme une condition déterminante pour le choix du transport par fer.

— Aucun transport ne se fait pas voie d'eau. Un seul importateur de bois sur les 17 se trouve en bordure de voie d'eau. De plus, les coûts de transbordement à Sète (relevage du parc de stockage à péniche) pénalisent très fortement la voie d'eau.

Analyse comparative des coûts par mode de transport

Un calcul de coût par mode de transport implique de prendre en compte toute la chaîne logistique depuis le relevage à Sète jusqu'à l'arrivée sur le parc de l'importateur ou du négociant. La chaîne de transport sera donc différente selon les modes employés :

- Pour la route, elle comprendra :
 - le relevage de parc à camion,
 - le transport de Sète au site Rhône-Alpes.

- Pour le fer :
 - le relevage de parc à wagon,
 - le transport par fer,
 - les manutentions et le transport terminal par route si l'importateur n'est pas « embranché ».

- Pour la voie d'eau :
 - le relevage de parc à péniche,
 - le transport par péniche,
 - les manutentions et transport terminal par route si l'importateur n'est pas en bordure de voie d'eau.

Dans notre calcul de coût, nous avons pris pour hypothèse un transport entre le port de Sète et le domicile d'un importateur se situant dans un rayon de 30 km autour de la ville de Lyon.

Nos contacts avec toutes les parties concernées nous ont permis de recueillir l'ensemble des tarifs de transport. Ces chiffres étant souvent indicatifs (ex. il est difficile de chiffrer exactement le prix de revient du compte propre), il nous a paru plus intéressant dans un premier temps de ne raisonner que sur les différentiels de coûts par mode de transport et sur le pourcentage de chaque opération dans le coût total de transport.

Le tableau 7 nous donne les différentiels de coût du relevage à Sète au domicile de l'importateur travaillant par hypothèse, en région lyonnaise, par rapport au type de transport le moins cher, c'est-à-dire le transport routier pour compte propre.

TABLEAU 7
DIFFÉRENTIEL DE COÛT
PAR RAPPORT AU COMPTE PROPRE

	en F la tonne
Route sous traitance	+ 10
Fer (forts tonnages)	+ 30
Fer (non embranchés et faibles tonnages)	+ 90
Eau (non en bordure de voie d'eau)	+ 90

Pour les forts tonnages, la SNCF tarifie à un prix global, souvent incitatif, mais indépendamment de l'« embranchement » du client.

Le transport pour compte propre est le plus compétitif. Il permet une plus grande souplesse de transport. Toutefois, il nécessite un investissement initial important.

Le transport routier sous-traité est soumis à la TRO (tarification routière obligatoire). Les coûts sont légèrement plus élevés que pour le compte propre. Toutefois, la différence est minime, car comme il y a peu de fret entre Sète et Lyon, les transporteurs proposent des tarifs intéressants.

Le fer n'est compétitif que pour les forts tonnages ; c'est-à-dire lorsque la SNCF propose des rabais allant jusqu'à - 30 % par rapport au tarif de base.

La voie d'eau n'est pas compétitive, du fait de la cherté des manutentions annexes (relevage à Sète et manutention terminale à Lyon).

Le tableau 8 résume les parts en % de chaque opération dans le coût de transport de Sète à Lyon.

Pour la route, environ 80 % du coût total sont représentés par le coût de transport « pur ».

Pour le fer, la part des coûts de relevage à Sète sont plus élevés. Pour les forts tonnages, la structure des coûts est sensiblement la même que par la route.

Pour la voie d'eau, la structure des coûts est différente. Seulement 30 % du coût total sont représentés par le fret fluvial. C'est le relevage à Sète (nécessité d'utiliser 12 personnes pour la manutention de parc à péniche contre 2 personnes de parc à camion et 3 personnes de parc à wagon) qui pénalise la voie d'eau.

TABLEAU 8

PART DE CHAQUE COÛT DANS LA CHAÎNE DE TRANSPORT DE SÈTE À LYON

Rondins de moins de 6 tonnes en %	Relevage	Transport principal	Manutention et transport terminal
Route en compte propre	18 %	82 %	—
Route en compte public (soumis à la TRO)	17 %	83 %	—
Fer (forts tonnages)	21 %	79 %	—
Fer (faibles tonnages et non embranchés)	15 %	60 %	25
Voie d'eau (pas en bordure)	42 %	30 %	28

LES PRINCIPAUX CRITÈRES DE CHOIX

La logistique du commerce du bois tropical en France (que ce soit bois d'Afrique ou bois d'Asie) se prête assez bien au transport routier.

Pour les bois de faible coût, nous avons constaté que la plupart des ports français (La Rochelle, Caen) avaient leur hinterland. Les utilisateurs se situant dans une sphère proche du port, c'est le transport routier qui est, de loin, le plus compétitif.

D'un point de vue global, les avantages du transport routier sont les suivants :

— Le transport routier pour compte propre permet une grande souplesse, l'importateur utilisant ses camions au fur et à mesure de ses besoins.

— Pour le transport public, l'importateur trouvera rapidement et facilement un transporteur pour faire le trajet demandé à des prix intéressants.

— Le transport par voie routière bénéficie du poids des « habitudes », les importateurs étant, *a priori*, peu enclins à diversifier leurs choix de transport.

Le fer n'est compétitif que dans deux cas bien précis :

— si l'entreprise est « embranchée »,

— si l'importateur propose des tonnages importants à la SNCF, et peut ainsi bénéficier de rabais substantiels. On peut remarquer à ce sujet que pour certains gros importateurs ayant plusieurs usines de transformation du bois, la SNCF s'occupe du transport routier terminal si l'une des usines n'est pas « embranchée ».

En France, la voie d'eau n'est utilisée qu'à partir du port de Dunkerque. Elle dessert un importateur de bois en RFA situé en bordure de voie d'eau. La distance de Dunkerque jusque chez le client (environ 700 km) conjuguée au faible coût de transport fluvial, rend la voie d'eau compétitive.

En fait, la raison principale de la non-compétitivité de la voie d'eau en France est le manque d'infrastructures adéquates.

A Anvers où elles existent, les péniches transportant le bois ont des capacités de 4.000 tonnes et plus (contre 250 tonnes potentielles à Sète).

Grâce à ces économies d'échelle, la péniche sera d'autant plus compétitive, que le parc du destinataire sera proche de la voie d'eau.

CONCLUSION

Le tableau 9 décompose tous les coûts logistiques du bois entre la Côte-d'Ivoire et la région Rhône-Alpes (via port de Sète).

Nous avons pris l'exemple du Niangon qui est une essence couramment importée.

Les chiffres donnés étant indicatifs, il est plus intéressant de décomposer chaque opération en pourcentages.

La part de chaque mode de transport dans le coût total est la suivante :

En ce qui concerne la chaîne maritime + transport routier, la plus pratiquée actuellement, la part du transport maritime atteint près de 70 % du coût total pour un importateur se situant à Lyon, c'est-à-dire à environ 300 km du port d'arrivée.

Enfin, en comparant le prix du Niangon FOB Côte-d'Ivoire avec le coût total de transport de Côte-d'Ivoire à Lyon, nous aurons une première indication sur la part de la « logistique » (1) dans le trafic de bois tropical.

- Prix du Niangon de Côte-d'Ivoire au cours du 1^{er} semestre 1984 :

Qualité LM : le m³ FOB en F CFA : 50.000
soit : 1.000 FF

(Source : Marchés tropicaux et méditerranéens.)

En prenant dans la logistique du transport de bois le cas le plus pratiqué actuellement, c'est-à-dire lorsque l'acheminement terrestre se fait par route en compte propre, le coût total de transport total est de 543 F la tonne (voir tableau 9).

(1) Elle comprend les transports, le stockage, la maintenance depuis le port d'embarquement, en Côte-d'Ivoire, jusqu'à l'arrivée sur le site de l'importateur. Mais pas les transports du lieu de coupe au port d'embarquement.

Le prix de revient du m³ de Niangon rendu sur parc du négociant se décompose ainsi (2) :

- Prix du Niangon FOB Côte-d'Ivoire 64,8 %
- Coût de transport du Niangon 35,2 %

Le transport du Niangon entre l'Afrique et la France représente 35 % du coût total que paye l'importateur pour obtenir ce bois. Le niveau de ce pourcentage met donc en relief l'importance de la fonction transport dans le commerce de bois.

Ayant choisi d'étayer notre démonstration de cas concrets et particuliers, il peut paraître prétentieux de tirer des conclusions générales sur la logistique du bois tropical entre l'Afrique et la France.

Toutefois, nous avons pu relever quelques caractères fondamentaux sur la logistique du bois tropical :

- Le transport maritime représente l'essentiel (environ 70 %) des coûts logistiques. Une différence significative de coût existe entre les ports de la Méditerranée et les ports de l'Atlantique.

- L'étude comparative des coûts portuaires en France est difficile à établir. Souvent, chaque cas est un cas particulier.

- Le transport terrestre en France se fait essentiellement par route, pour des raisons de souplesse.

Au total, l'importance de la fonction logistique dans le trafic de bois (estimée à 35 % pour le Niangon de Côte-d'Ivoire, livré à Lyon) exige que celle-ci soit prise en compte dans tout débat sur le commerce de bois tropical et notamment sur la concurrence bois tropical-bois français.

(2) Hors les coûts de gestion portuaire et ceux des opérations faisant intervenir des intermédiaires commerciaux.

TABLEAU 9

RONDINS DE MOINS DE 6 TONNES (CAT. 3 - DENSITÉ 1)

Francs/tonne

Niangon	Coût du transport maritime + surcharge portuaire à Sète	Coût de bord-navire (Sète) à Lyon (destination)	Coût total sous-palan Lyon
	370,6	Route cp	172
	—	TRO	182
	—	Fer (forts tonnages)	202
	—	Eau	262
			542,6
			552,6
			572,6
			632,6

TABLEAU 10

	Maritime	Terrestre
Maritime + Route propre	68 %	32 %
Maritime + TRO	67 %	33 %
Maritime + Fer (forts tonnages)	65 %	35 %
Maritime + Eau	59 %	41 %