

# FORMATION DU COÛT DES BOIS EN GRUMES DE DÉPART CHANTIER À FOB POUR QUELQUES ESSENCES ET ITINÉRAIRES TYPES (1)

par Jean ESTÈVE

*Chef de la Division Mobilisation de la Ressource  
Centre Technique Forestier Tropical*



## SUMMARY

### THE COST COMPONENTS OF LOGS FROM FOREST SITE TO FOB, FOR SOME TYPICAL SPECIES AND ITINERARIES

*In the second part of this article, knowledge of the different components of the total cost of evacuating logs in Cameroon, Ivory Coast and Gabon reveals that transport costs account for 25 % to 75 % FOB price, and that total costs of evacuation per cubic metre vary by a factor of 1 to 4 depending on species, countries, and transport distances (First part of the article in BFT n° 208).*

## RESUMEN

### FORMACIÓN DEL PRECIO DE COSTO DE LA MADERA EN ROLLO, DESDE EL LUGAR DE TALA A BOF PARA ALGUNAS ESPECIES E ITINERARIOS TÍPICOS

*En esta segunda parte del artículo, el conocimiento de los distintos elementos componentes del costo total de evacuación de la madera en rollo en Camerún, Costa de Marfil y en Gabón, permite al autor ciertas comprobaciones de carácter práctico: los transportes representan de un 25 a un 75 % del precio en área de tala y los valores por metro cúbico de los costos totales de evacuación oscilan entre 1 y 4, según las especies, los países y las distancias de transporte.*

(1) La 1<sup>re</sup> partie de cet article a été publiée dans le n° 208, de Bois et Forêts des Tropiques, p. 69.

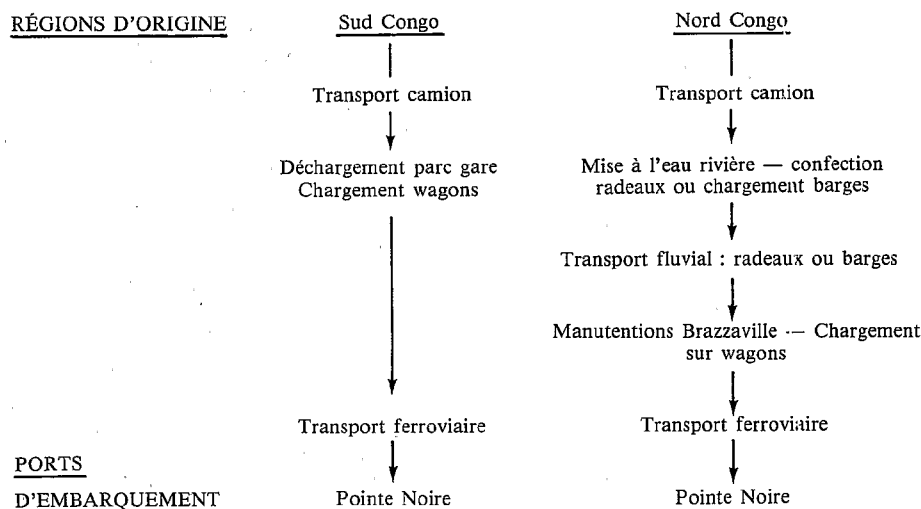
## LE CONGO

La production forestière congolaise est assurée à partir de deux grandes zones d'exploitation :

— Les forêts du Sud du pays (zones du Kouilou - Mayombe et du Chaillu - Niari) qui couvrent environ 4,5 millions d'hectares soit un tiers des forêts utiles et assurent un peu plus de 50 % de la production.

— Les forêts du Nord du pays, soit 8,5 millions d'hectares (2/3 des superficies utiles) et également près de 50 % de la production.

Les filières d'évacuation des bois depuis les chantiers jusqu'à l'unique port d'exportation de Pointe Noire peuvent donc être schématisées comme suit :



### Frais de manutention et de transport des bois jusqu'en position « plage »

Les transports intérieurs au Congo se répartissent en trois grands types :

— Le transport routier du chantier d'exploitation au parc bord rivière ou voie ferrée. Les distances de transport sont généralement limitées à une cinquantaine de kilomètres au Nord, mais atteignent souvent 150 à 200 km au Sud Congo.

— Les transports fluviaux, qui drainent toute la production du Nord, de la région d'Ouessou à Brazzaville, par l'intermédiaire des rivières Likouala, Sangha et Oubangui puis du fleuve Congo. La distance est de l'ordre de 900 à 1.000 km.

— Le transport ferroviaire du chemin de fer Congo-Océan qui évacue sur un parcours de 600 km les bois entre Brazzaville et Pointe Noire. Les principales gares de chargement des bois du Sud sont Mossendjo et Loubomo.

### RUPTURES DE CHARGE ET MANUTENTIONS

L'utilisation générale de deux, sinon trois moyens de transport complémentaires entraîne des ruptures de

charge et des manutentions différentes selon la région de production :

#### — Au Sud Congo :

Les bois subissent un transport routier puis un transport ferroviaire. La seule rupture de charge se situe sur parc bord voie ferrée. Les opérations et leur coût sont les suivants :

• Déchargement camion, stockage, manutentions, chargement wagon ..	1.125 F/m <sup>3</sup>
• Entretien du parc .....	165 F/m <sup>3</sup>
• Taxe municipale .....	100 F/m <sup>3</sup>

1.390 + TCA 9,69 %

soit : 1.525 F CFA TTC/m<sup>3</sup>

#### — Au Nord Congo :

Les bois sont d'abord transportés par camion jusqu'au bord rivière, puis empruntent la voie fluviale jusqu'à Brazzaville et enfin le C.F.C.O. jusqu'à Pointe Noire. Il existe donc deux ruptures de charge successives :

• Bord rivière avec déchargement des camions, tri et stockage, mise à l'eau et sous filin ou chargement sur barge.

Le coût de l'ensemble de ces opérations a pu être évalué à 1.000 F CFA/m<sup>3</sup>.

• Manutentions au port de Brazzaville : elles comportent diverses opérations d'approche et de chargement qui sont récapitulées, ainsi que leur incidence, dans le tableau suivant :

et, au Sud, sur une distance plus longue, 150 à 200 km, mais avec transport généralement confié à une entreprise spécialisée.

Le coût moyen du transport routier par m<sup>3</sup> peut être estimé à :

- Sud Congo ..... 7.500 à 10.000 F CFA
- Nord Congo ..... 2.500 F CFA

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

	Grumes				
	Radeaux		Barges		
	Sapelli - Sipo d = 1	Ayous d = 0,8	Sapelli d = 0,95	Sipo d = 0,9	Afrommosia d = 1,2
• Manutentions Brazzaville 2.730 F/m <sup>3</sup> + TCA 9,89 % .....	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
• Grattage, « cérémulage », marquage 215 F/m <sup>3</sup> + TCA 9,89 % .....	236	236	236	236	236
• Approche sous palan 430 F/m <sup>3</sup> + TCA 4,71 % .....	450	450			
• Taxe de port Barge : 775 F/t .....			736	698	930
Radeau : 645 F/t .....	645	516			
• Taxes portuaires diverses 180 F/m <sup>3</sup> .....	180	180			
• Traction radeau nouveau port 600 F/m <sup>3</sup> + TCA 10,8 % .....	665	665			
<b>TOTAL .....</b>	<b>5 176</b>	<b>5 047</b>	<b>3 972</b>	<b>3 934</b>	<b>4 166</b>

#### TRANSPORTS ROUTIERS

Les prix relevés sont de l'ordre de 50 F CFA/m<sup>3</sup>. km. Ils correspondent, au Nord, à un transport effectué sur une distance d'environ 50 km par le forestier lui-même

#### TRANSPORTS FLUVIAUX

Les dépenses de fret et charges annexes, par m<sup>3</sup> en provenance de la région d'Ouessou, sont résumées dans le tableau ci-dessous :

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

	Grumes				
	Radeaux		Barges		
	Sapelli - Sipo d = 1	Ayous d = 0,8	Sapelli d = 0,95	Sipo d = 0,9	Afrommosia d = 1,2
— Fret ATC					
• Par radeau de 1.200 m <sup>3</sup> 5.617 F/t + TCA 4,71 % .....	5.882	4.705			
+ frais de dossier : 5.150 F .....	4	4			
• Par barge :			17.168	16.264	21.686
16.310 F/t + TCA 10,8 % .....					
— Taxes fluviales					
• Par barge : 1.820 F/t .....			1.729	1.638	2.184
• Par radeau : 1.640 F/t .....	1.640	1.312			
— Assurance ATC .....	40	40	35	35	35
— Auto assurance (3 % de la valeur Brazzaville) .....	702	702			
<b>TOTAL .....</b>	<b>8.268</b>	<b>6.763</b>	<b>18.932</b>	<b>17.937</b>	<b>23.905</b>

## TRANSPORTS FERROVIAIRES

Le C.F.C.O., sur une distance totale d'environ 600 km entre Brazzaville et Pointe Noire, évacue en moyenne 46.000 t par mois de grumes et débités dont 67 % en provenance de Brazzaville.

La principale gare de la région Sud est Loubomo qui draine également le trafic des gares de Mossendjo, Makabana, Vouka sur la voie Comilog.

Le transport est assuré par wagons de 40 ou 80 t. La taxation minimum est de :

Grumes	Okoumé Ayous	Autres essences
• Wagon 80 t .....	35 t	50 t
• Wagon 40 t .....	18 t	26 t

La charge moyenne transportée est de 60 t de grumes par wagon de 80 t. Au Sud Congo, les chargements sont pesés. Par contre, au départ de Brazzaville des densités forfaitaires identiques pour les grumes et les débités sont appliquées :

- Sapelli, Sipo, Kosipo, autres ..... densité 1
- Doussié, Afrormosia ..... densité 1,2
- Ayous ..... densité 0,65

Le tarif à la tonne kilométrique est dégressif en fonction de la distance jusqu'à 500 km.

Pour quelques gares et essences spécifiques, le prix de revient total TTC du transport ferroviaire par m<sup>3</sup> jusqu'à Pointe Noire maritime, y compris droit d'expédition et taxe de conduite sur voies du port, se monte à :

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

	d = 0,6	d = 0,8	d = 0,9	d = 1	d = 1,2
<i>Sud Congo</i> Pesée des wagons	Okoumé	Acajou Sipo Tiama - Tola	Sapelli Douka	Doussié Iroko Moabi	
• Loubomo 180 km .....	3.440	4.583	5.156	5.729	
• Mossendjo 410 km .....	5.883	7.841	8.821	9.801	
<i>Brazzaville - Pointe Noire</i> (≈ 600 km)	Ayous			Sapelli - Sipo autres essences	Doussié Afrormosia
• Densités forfaitaires : .....	6.598			10.150	12.180

## RÉCAPITULATIF DES FRAIS DE TRANSPORT ET DE MANUTENTION

depuis le chantier jusqu'en position « plage » selon leur région d'origine est résumé dans le tableau ci-après :

Le prix de revient d'évacuation des grumes par m<sup>3</sup>

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

	Sud Congo				Nord Congo				
					Radeaux		Barges		
	d = 0,6	d = 0,8	d = 0,9	d = 1	d = 1	d = 0,8	d = 0,95	d = 0,9	d = 1,2
	Okoumé	Acajou - Sipo Tiama - Tola	Sapelli Douka	Doussié Iroko - Moabi	Sapelli Sipo	Ayous	Sapelli	Sipo	Afrormosia
Transport routier 50 km ....					2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
Transport routier 150 km ....	7.500	7.500	7.500	7.500					
Manutentions gare .....	1.525	1.525	1.525	1.525					
Manutentions bord rivière ...					1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Transport fluvial .....					8.268	6.763	18.932	17.937	23.905
Manutentions Brazzaville ....					5.176	5.047	3.972	3.934	4.166
Transport ferroviaire :									
• Loubomo - Pointe Noire :									
180 km .....	3.440	4.583	5.156	8.821					
• Mossendjo - Pointe Noire :									
410 km .....	5.883	7.841	8.821	9.801					
• Brazzaville - Pointe Noire :									
600 km .....					10.150	6.598	10.150	10.150	12.180
Total de chantier à « Plage » .	12.465 14.908	13.608 16.866	14.181 17.846	14.754 18.826	27.094	21.908	36.554	35.521	43.751

### Coût de passage de « plage » en position F.O.B.

Le décompte des différents frais constituant le coût de passage des grumes de « plage » à position « sous-palan » navire est semblable, à un poste près, à celui décrit précédemment dans le chapitre Cameroun. En effet, il existe au Congo un Office Congolais des Bois (O.C.B.) qui détient le monopole de la commercialisation des bois en grumes à l'exception de certaines essences secondaires de moindre intérêt et d'une certaine proportion (25 %) des bois du Nord pour lesquels une commercialisation directe par les producteurs ou les exportateurs est autorisée.

Il faudra donc tenir compte dans le calcul du coût de mise en F.O.B. :

- de l'intervention du transitaire, des droits et taxes ainsi que des frais d'approche des bois ;
- mais également :
  - du coût d'intervention de l'O.C.B. lorsqu'il exerce son monopole,
  - d'une taxe de martelage compensatoire en cas de commercialisation directe.

### FRAIS FIXES

Le cubage moyen par dossier a été fixé à 150 m<sup>3</sup> ; le coût des frais fixes par m<sup>3</sup> variera sensiblement en fonction du cubage réel du lot expédié (cf. tableau ci-contre).

### DROITS ET TAXES - TRANSIT

le montant des droits et taxes ainsi que les frais de

Eléments	F CFA/ dossier	F CFA/ m <sup>3</sup>
Cubage moyen par dossier : 150 m <sup>3</sup>		
• Timbres fiscaux .....	500	3
• Vacation Douane .....	7.375	49
• Taxe informatique Douane .	1.000	7
• Embarquement direct 95 F/m <sup>2</sup>	14.250	95
• TCA ou TPS .....	2.355	16
<b>TOTAL DEBOURS TRANSITAIRE .....</b>	<b>25.480</b>	<b>170</b>
• Frais fixes dossier .....	3.540	24
• Certificat phytosanitaire, etc. .	2.360	16
• D48 importation licence . . . .	2.750	18
• Régularisation Etat des Douanes .....	7.375	49
• TCA ou TPS sur interven- tions .....	1.618	11
<b>TOTAL INTERVENTIONS ..</b>	<b>17.643</b>	<b>118</b>
<b>TOTAL FRAIS FIXES .....</b>	<b>43.123</b>	<b>288</b>

transit, récapitulés dans le tableau ci-dessous, n'ont été établis, pour quelques essences types, qu'à partir de deux zones d'origine :

- la zone IV (Mossendjo, Sibiti, Madingou) pour la région Sud Congo,
- la zone VIII pour la région Nord Congo.

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

Régions d'origine .....	Région Sud - Zone IV						Région Nord - Zone VIII			
	Doussié	Douka - Iroko Moabi	Acajou	Dibétou	Tiama	Okoumé standard	Sapelli	Sipo	Afror- mosia	Ayous
• Valeur F.O.B. fiscale L.M. ...	75.750	49.000	45.250	42.750	42.250	37.500	73.000	76.500	86.250	22.750
• Droits de sortie (% F.O.B. fis- cal .....	3	4	2,5	3	4	3	3,5	3	7	2
• Droits de sortie .....	2.273	1.960	1.131	1.283	1.690	1.170	2.555	2.295	6.038	455
• Taxe de reboisement (1,5 % F.O.B. fiscal 1969) .....	63	90	93	98	83	103	93	113	225	63
• Taxe statistique (2 ‰ F.O.B. fiscal 1974) .....	24	36	28	26	32	15	26	24	44	15
• Fonds routier (75 F/m <sup>2</sup> ) .....	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75
<b>TOTAL DROITS ET TAXES ..</b>	<b>2.435</b>	<b>2.161</b>	<b>1.327</b>	<b>1.482</b>	<b>1.880</b>	<b>1.363</b>	<b>2.749</b>	<b>2.507</b>	<b>6.382</b>	<b>608</b>
<b>DEBOURS DU TRANSITAIRE</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>170</b>
<b>TOTAL DROITS ET DEBOURS</b>	<b>2.605</b>	<b>2.331</b>	<b>1.497</b>	<b>1.652</b>	<b>2.050</b>	<b>1.533</b>	<b>2.919</b>	<b>2.677</b>	<b>6.552</b>	<b>778</b>
• Commission sur droits et débours (3,5 %) .....	91	82	52	58	72	54	102	94	229	27
• HAD : 380/m <sup>3</sup> .....	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380
• TCA sur honoraires & commis- sions 9,89 % .....	47	46	43	43	45	43	48	47	60	40
• Frais fixes TTC (débours inclus) .....	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288
<b>TOTAL TRANSIT .....</b>	<b>806</b>	<b>796</b>	<b>763</b>	<b>769</b>	<b>785</b>	<b>765</b>	<b>818</b>	<b>809</b>	<b>957</b>	<b>735</b>

### FRAIS D'APPROCHE SOUS-PALAN

Un certain nombre de ces frais étant facturés à la tonne, le tableau des frais de parc à sous-palan navire a été ventilé en fonction de la densité des bois.

### RÉCAPITULATION DU COÛT DE MISE EN F.O.B.

La totalité des dépenses de mise en F.O.B. des essences retenues en fonction de leur zone de récolte est résumée dans le tableau ci-dessous.

Aux frais habituels de transit, droits et taxes et frais d'approche sous-palan, nous avons ajouté : soit le coût d'intervention technique moyen toutes essences de l'O.C.B., soit la taxe de martelage moyenne par catégorie d'essences du même Office lorsque ce dernier ne fait pas usage de son monopole de commercialisation.

### Récapitulation du coût de départ chantier à F.O.B.

L'ensemble des frais imputables aux essences retenues figure dans le tableau ci-dessous en fonction de leur zone d'approvisionnement.

### FRAIS D'APPROCHE SOUS PALAN

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

Densité des bois .....	0,6	0,8	0,9	1,0	1,2
• SOCOMAB 2.060 F CFA/m <sup>3</sup> .....	2.060	2.060	2.060	2.060	2.060
• Acconage 500 F CFA/t .....	300	400	450	500	600
• Taxe de balayage 35 F CFA/t .....	21	28	32	35	42
• Imprimés 1.250 F CFA/B L .....	8	8	8	8	8
• T.C.A. 9,89 % .....	236	247	252	257	268
• Taxe portuaire 635 F CFA/t .....	381	508	572	635	762
<b>TOTAL APPROCHE SOUS PALAN .....</b>	<b>3.006</b>	<b>3.251</b>	<b>3.374</b>	<b>3.495</b>	<b>3.740</b>

### RÉCAPITULATION DU COÛT DE MISE EN F.O.B.

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

Régions d'origine .....	Région Sud - Zone IV							Région Nord - Zone VIII		
	Doussié	Douka - Moabi Iroko	Acajou	Dibétou	Tiama	Okoumé	Sapelli	Sipo	Afromosia	Ayous
• Frais de transit .....	806	796	763	769	785	765	818	809	957	735
• Droits et taxes .....	2.435	2.161	1.327	1.482	1.880	1.363	2.749	2.507	6.382	608
• Frais d'approche sous palan .....	3.495	3.495	3.251	3.251	3.251	3.006	3.374	3.251	3.740	3.251
• Coût d'intervention OCB (moyenne) .....	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500
• Taxe de martelage OCB (moyenne) .....				2.000	2.000		2.500	2.500	2.500	800
<b>TOTAL MISE EN F.O.B. ....</b>	<b>11.236</b>	<b>10.952</b>	<b>9.841</b>	<b>10.002</b>	<b>10.416</b>	<b>9.634</b>	<b>11.441</b>	<b>11.067</b>	<b>15.579</b>	<b>9.094</b>
				7.502	7.916		9.441	9.067	13.579	2.494

### RÉCAPITULATION DU COÛT DE DÉPART CHANTIER À F.O.B.

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

Régions d'origine ...	Région Sud Congo - Zone IV							Région Nord Congo - Zone VIII					
	Doussié	Douka	Moabi Iroko	Acajou	Dibétou	Tiama	Okoumé	Sapelli		Sipo		Afromosia	Ayous
								radeau	barge	radeau	barge		
• Transports intérieurs	18.826	17.846	18.826	16.866	16.866	16.866	14.908	27.094	36.554	27.094	35.521	43.751	21.908
• Mise en F.O.B. ....	11.236	10.952	10.952	9.841	10.002	10.416	9.634	9.441-11.441	9.441-11.441	9.067-11.067	9.067-11.067	13.579-15.579	2.494- 9.094
<b>TOTAL DE CHANTIER À F.O.B. ....</b>	<b>30.062</b>	<b>28.798</b>	<b>29.778</b>	<b>26.707</b>	<b>26.868</b>	<b>27.282</b>	<b>24.542</b>	<b>36.535</b>	<b>45.995</b>	<b>36.161</b>	<b>44.588</b>	<b>57.330</b>	<b>24.402</b>
					24.368	24.782		38.535	47.995	38.161	46.588	59.930	31.002

En raison de la très faible variation des coûts de mise en F.O.B., on peut sans grande distorsion regrouper les essences par région (cf. tableau ci-contre).

Une différence de 9.000 à 10.000 F CFA/m<sup>3</sup> apparaît entre les coûts d'évacuation du Sapelli et du Sipo soit par radeau, soit par barge. Certains producteurs estiment qu'elle est compensée par la réduction des délais et des stocks ainsi que par le gain en qualité résultant d'une plus grande fraîcheur des bois.

Région Sud	Okoumé	Acajou - Dibétou Tiama		Doussié - Douka Iroko - Moabi
	24.500	25-27.000		29-30.000
Région Nord	Ayous	Sipo - Sapelli radeau	barge	Assamela
	24.000	36.000	45.000	57.000
	31.000	38.000	48.000	59.000

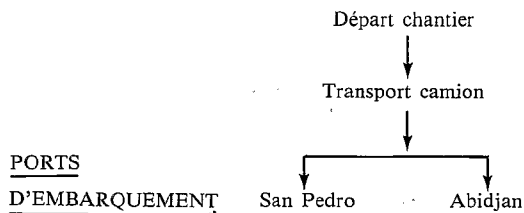
## La Côte-d'Ivoire

L'exploitation forestière se pratique sur toute l'étendue de la moitié Sud de la Côte-d'Ivoire mais plus spécialement sur les axes :

- Agnibilekrou
- Toumodi            en direction du port d'Abidjan
- Divo
- Man
- Guiglo            en direction du port de San Pedro
- Daloa
- Gagnoa

La filière d'évacuation des bois est très simplifiée puisque le transport routier est la règle, depuis le départ chantier jusqu'en position « plage ».

Il n'existe donc aucune rupture de charge, ni manutention entre ces points de départ et d'arrivée. Le schéma est le suivant :



### Coût de transport des bois

Comme précédemment signalé, le transport routier est pratiquement l'unique mode d'évacuation des bois de « chantier » à « plage ». Il s'effectue sans rupture de charge intermédiaire en direction du port d'Abidjan pour les chantiers situés au Sud-Est du pays et en direction du port de San Pedro pour les chantiers du Sud-Ouest.

La ligne de partage d'influence entre ces deux ports est approximativement la route Yamoussoukro - Abidjan.

Les distances de transport sont fréquemment comprises entre 300 et 600 km pour les bois export, mais la circulation sur environ 80 % de routes goudronnées permet d'obtenir des prix compétitifs.

A raison de 25 m<sup>3</sup> en moyenne par camion, le coût du transport par m<sup>3</sup> en fonction de la distance et des essences par transporteur spécialisé peut être estimé comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

### Coût de passage de « plage » à F.O.B.

Les différents frais constituant le coût de passage des grumes de « plage » à position « sous-palan accroché » navire se regroupent, comme dans les autres pays, en trois grandes catégories :

- le coût du transit composé de frais fixes et d'interventions du transitaire,
- les droits et taxes de sortie des bois,
- les frais d'approche jusqu'à sous-palan navire.

Ces frais sont identifiés dans les trois tableaux suivants :

### COÛT DU TRANSPORT

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

Distance km	Bois blancs		Bois rouges		Bois lourds	
	Prix/m <sup>3</sup> .km	Prix/m <sup>3</sup>	Prix/m <sup>3</sup> .km	Prix/m <sup>3</sup>	Prix/m <sup>3</sup> .km	Prix/m <sup>3</sup>
100	54	5.400	69	6.900	74	7.400
300	23	6.900	30	9.000	32	9.600
600	18	10.800	23	13.800	24,5	14.700

FRAIS FIXES

Le cubage moyen par dossier a été estimé à 150 m<sup>3</sup>.

DROITS ET TAXES DE SORTIE — TRANSIT

Les essences figurant sur ce tableau ne sont pas, en dehors du Samba, du Niangon et du Fraké, parmi les plus représentatives des exportations actuelles de Côte-d'Ivoire. Celles-ci sont en effet surtout constituées de bois blancs pour les volumes supérieurs à 100.000 m<sup>3</sup>/an : Fromager, Ako, Bahia, Framiré, etc...

Nous avons cependant retenu certaines essences types de bois rouges afin de faciliter au lecteur la comparaison avec les pays voisins.

FRAIS FIXES

Eléments .....	F CFA/dossier	F CFA/m <sup>3</sup>
Timbre de connaissance .....	1.000 F CFA connaissance	13,3
HS Douane/Eaux et Forêts ...	37 F CFA/m <sup>3</sup> + TCA	46,3
<b>DÉBOURS TRANSITAIRES .</b>		<b>59,6</b>
Ouverture de dossier .....	3.357	22,4
Présentation documents .....	2.237	14,9
Présentation vérification douane	1.679	11,2
<b>TOTAL INTERVENTIONS ..</b>	<b>7.273</b>	<b>48,5</b>
TVA sur interventions .....	1.818	12,1
<b>TOTAL TTC .....</b>	<b>9.091</b>	<b>60,6</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>		
<b>FRAIS FIXES .....</b>		<b>120,2</b>

DROITS ET TAXES DE SORTIE — TRANSIT

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

Essences .....	Fraké	Samba	Dibétou	Acajou Niangon	Doussié	Makoré	Sapelli	Sipo
Valeur mercuriale .....	17.500	32.500	35.000	40.000	45.000	45.000	50.000	85.000
Droits de sortie (% valeur mercuriale).	36	36	44	44	30	44	44	44
• Droits de sortie .....	6.300	11.700	15.400	17.600	13.500	19.800	22.000	37.400
• Taxe OIC (0,6 % valeur mercuriale)	105	195	210	240	270	270	300	510
• Taxe d'abatage .....	400	400	600	600	600	600	600	600
• Taxe sur crédit d'enlèvement (0,2 % sur DS + OIC) .....	13	24	31	36	28	40	45	76
• Taxe d'embarquement .....	750	750	750	750	750	750	750	750
<b>TOTAL DROITS ET TAXES .....</b>	<b>7.568</b>	<b>13.069</b>	<b>16.991</b>	<b>19.226</b>	<b>15.148</b>	<b>21.426</b>	<b>23.695</b>	<b>39.336</b>
<b>DÉBOURS DU TRANSITAIRE ...</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>
<b>TOTAL DROITS ET TAXES .....</b>	<b>7.628</b>	<b>13.129</b>	<b>17.051</b>	<b>19.286</b>	<b>15.208</b>	<b>21.486</b>	<b>23.755</b>	<b>39.396</b>
• Commission sur droits et débours (1,5 %) .....	114	197	256	289	228	322	356	591
• HAD .....	239	239	239	239	239	239	239	239
• TVA sur honoraires et commissions	88	109	124	132	117	140	149	208
• Frais fixes (débours inclus) .....	120	120	120	120	120	120	120	120
<b>TOTAL TRANSIT .....</b>	<b>561</b>	<b>665</b>	<b>739</b>	<b>780</b>	<b>704</b>	<b>821</b>	<b>864</b>	<b>1.158</b>

FRAIS D'APPROCHE SOUS-PALAN NAVIRE

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

Ports d'embarquement .....	Flottables		Non flottables	
	Abidjan	San Pedro	Abidjan	San Pedro
• Parc SEPBA				
Déchargement camion .....	468	651	819	1.045
Tri/dromage .....	234		850	
• Livraison sous palan .....	504	504	2.327	2.327
• Forfait perte de matériel .....	149	149	—	—
• TVA 25 % .....	126	126	582	582
<b>TOTAL APPROCHE SOUS PALAN .....</b>	<b>1.481</b>	<b>1.430</b>	<b>4.578</b>	<b>3.954</b>
• Parc Tampon .....	—	1.100	—	1.100
• Brouettage .....	—	600	—	600
<b>TOTAL</b>	<b>1.481</b>	<b>3.130</b>	<b>4.578</b>	<b>5.654</b>
• Assurance livraison .....	0,25 % de la valeur F.O.B. déclarée	0,50 % de la valeur F.O.B. déclarée	0,25 % de la valeur F.O.B. déclarée	0,50 % de la valeur F.O.B. déclarée



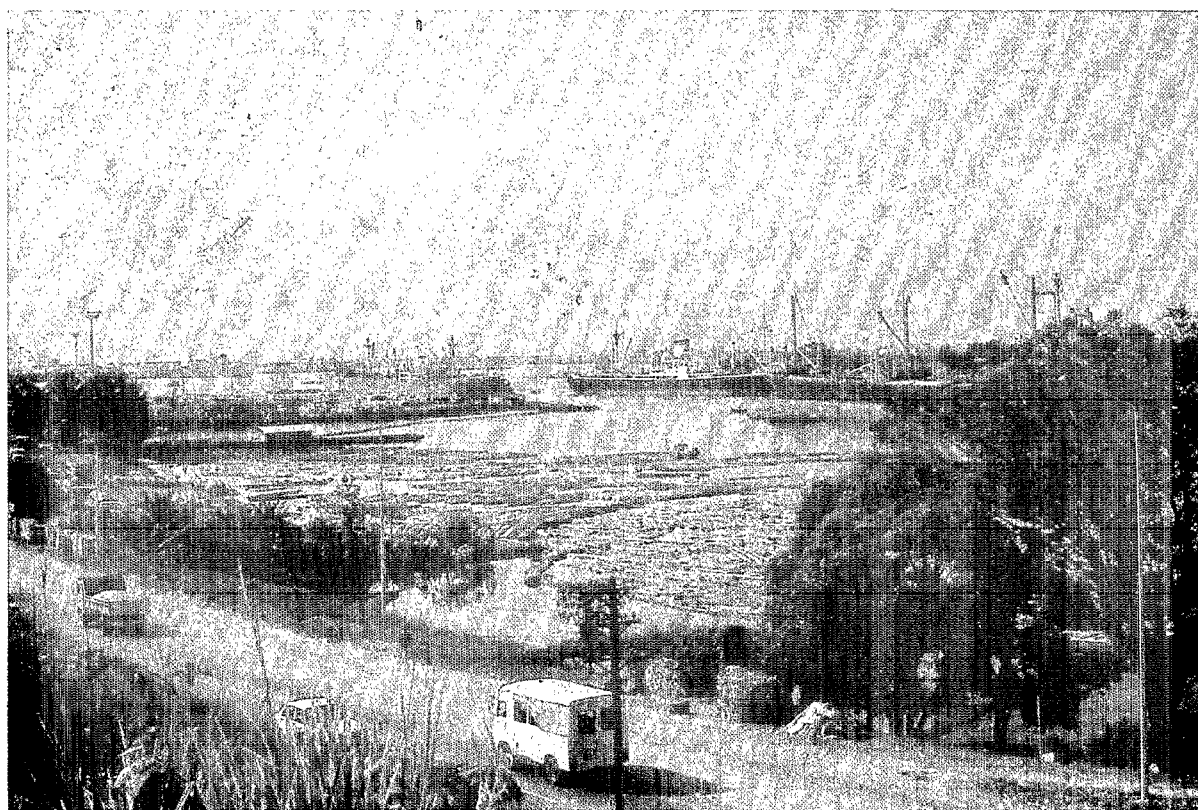


Photo Laurent.

Le port à bois d'Abidjan.

RÉCAPITULATION DES COÛTS DE MISE EN F.O.B.

L'ensemble des coûts de mise en F.O.B. en fonction du port d'embarquement est résumé dans le tableau ci-dessous.

Les coûts de mise en F.O.B. se répartissent sur un très large éventail résultant de droits et taxes de sortie variant de 1 à 5.

Pour protéger l'approvisionnement de son industrie nationale de transformation du bois, la Côte-d'Ivoire a été amenée à taxer à l'exportation, beaucoup plus lourdement que les pays voisins, la plupart des essences traditionnelles.

A titre d'exemple :

	<u>Ayous</u>	<u>Sapelli</u>
Droits et taxes :		
— Cameroun .....	3.000-3.400	8.400-9.200
— Côte d'Ivoire .....	13.000	23.700

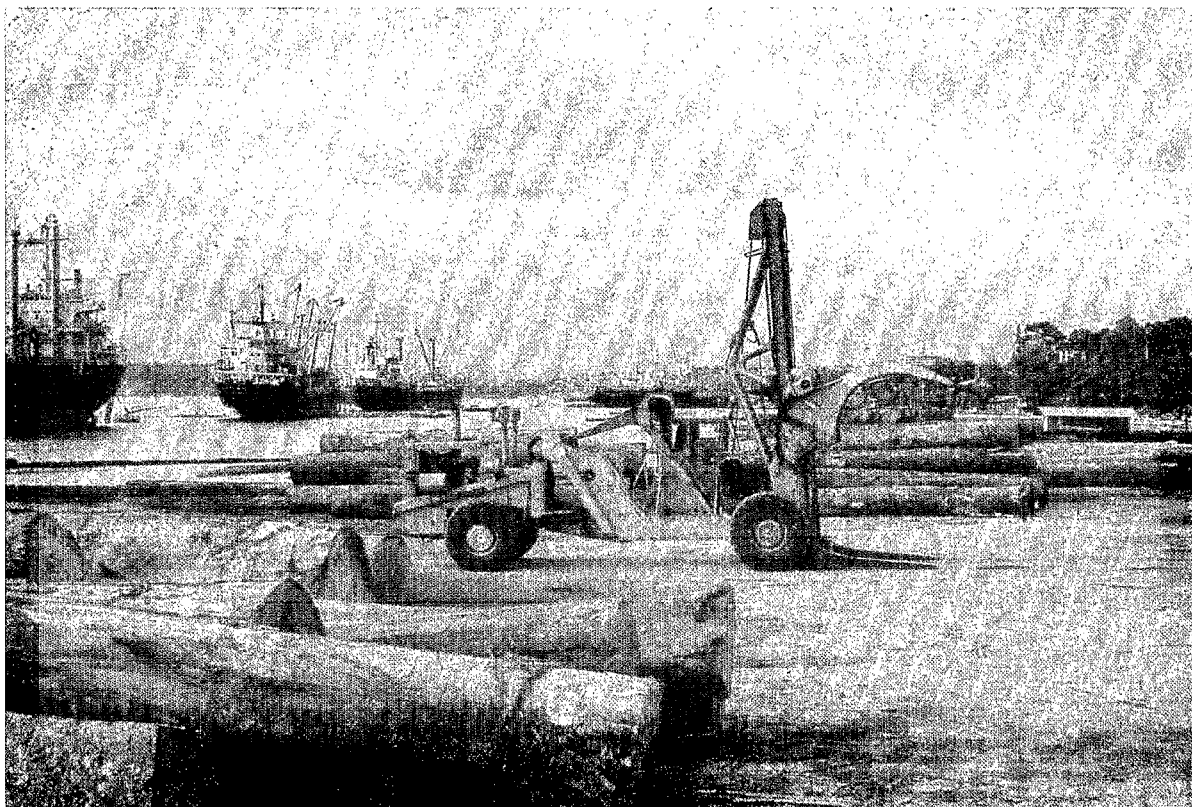
Récapitulation du coût de départ chantier à F.O.B.

Afin de ne pas surcharger le tableau, nous n'y faisons figurer que les valeurs extrêmes. Le lecteur pourra, s'il le souhaite, calculer les prix de revient intermédiaires.

COÛTS DE MISE EN F.O.B.

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

Essences .....	Fraké	Samba	Dibétou	Acajou Niangon	Makoré	Sapelli	Sipo	Doussié
• Frais de transit .....	561	665	739	780	821	864	1.158	704
• Droits et taxes .....	7.568	13.069	16.991	19.226	21.426	23.695	39.336	15.148
• Mise sous palan Abidjan	1.556	1.569	1.589	1.616	1.609	1.669	1.694	4.791
• Mise sous palan San Pedro .....	3.205	3.218	3.238	3.265	3.258	3.318	3.343	5.777
<b>TOTAL MISE EN F.O.B. ABIDJAN .....</b>	<b>9.685</b>	<b>15.303</b>	<b>19.319</b>	<b>21.622</b>	<b>23.856</b>	<b>26.228</b>	<b>42.188</b>	<b>20.643</b>
<b>TOTAL MISE EN F.O.B. SAN PEDRO .....</b>	<b>11.334</b>	<b>16.952</b>	<b>20.968</b>	<b>23.271</b>	<b>25.505</b>	<b>27.877</b>	<b>43.837</b>	<b>21.629</b>



Côte-d'Ivoire — Manutention des bois au port.

Photo Laurent.

### RÉCAPITULATION DU COÛT DE DÉPART CHANTIER À F.O.B.

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

Essences .....	Fraké	Samba	Dibétou	Acajou Niangon	Makoré Tiama	Sapelli	Sipo	Doussié
• Transports intérieurs ....	6.900	6.900	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000	9.600
• Mise en F.O.B. Abidjan	10.800	10.800	13.800	13.800	13.800	13.800	13.800	14.700
• Mise en F.O.B. San Pedro .	9.685	15.303	19.319	21.622	23.856	26.228	42.188	20.643
	11.334	16.952	20.968	23.271	25.505	27.877	43.887	21.629
<b>TOTAL DE CHANTIER</b>	<b>16.585</b>	<b>22.203</b>	<b>28.319</b>	<b>30.622</b>	<b>32.856</b>	<b>35.228</b>	<b>51.188</b>	<b>30.243</b>
<b>À F.O.B. ....</b>	<b>22.134</b>	<b>27.752</b>	<b>34.768</b>	<b>37.071</b>	<b>39.305</b>	<b>41.677</b>	<b>57.687</b>	<b>36.329</b>

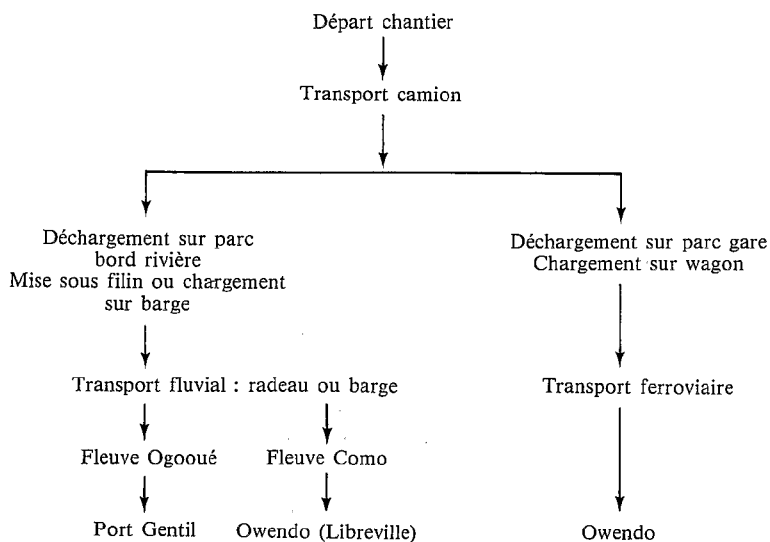
### Le GABON

La forêt gabonaise est subdivisée en trois zones d'exploitation :

- la première zone ; la plus proche de la côte, réservée depuis 1962 aux nationaux ;
- la seconde zone qui fournit actuellement l'essentiel de la production ;

— la troisième zone liée aux permis situés dans la zone d'attraction du chemin de fer dont l'exploitation ne fait que débiter.

A partir de la seconde zone, deux filières principales d'évacuation des bois depuis les chantiers jusqu'en position « plage » peuvent être identifiées :

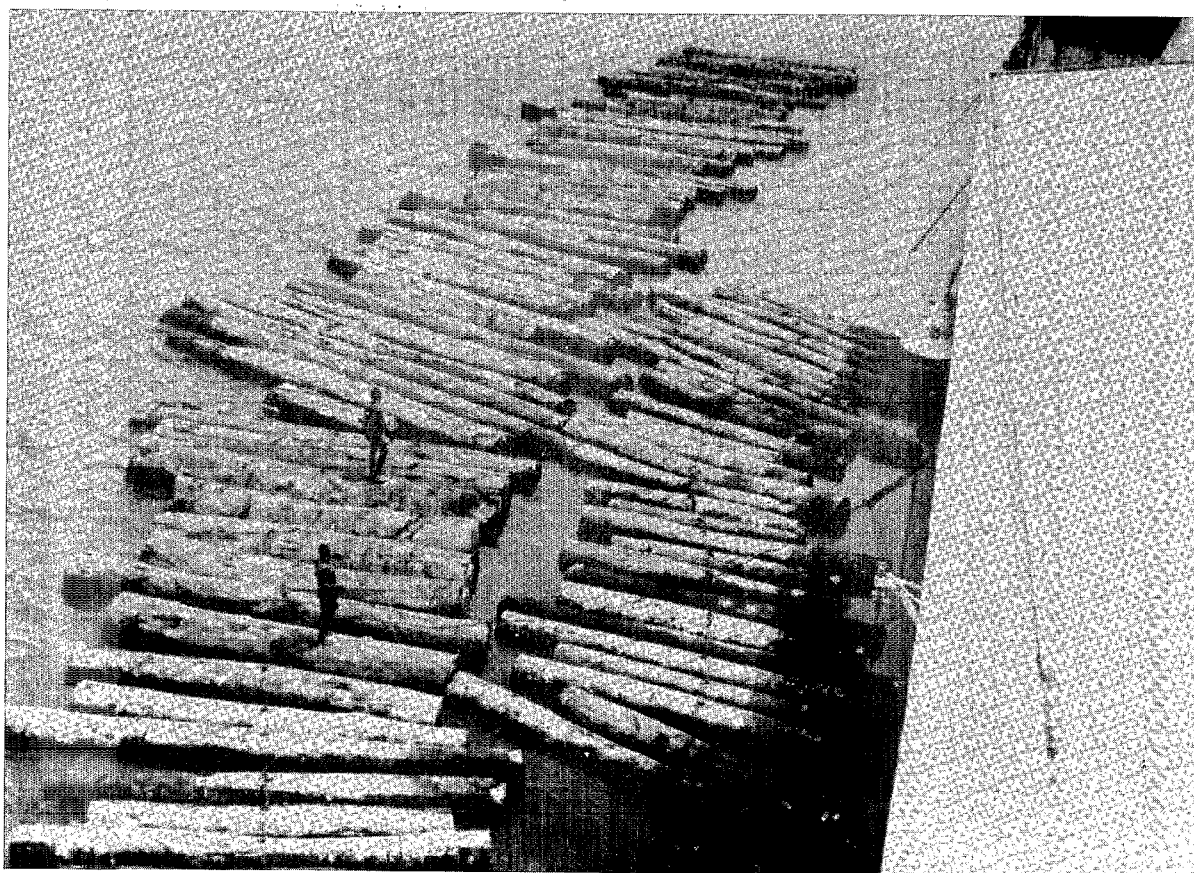


**Frais de manutention et de transport des bois jusqu'en position « plage »**

Les transports intérieurs au Gabon se classent en trois types :

— les transports routiers du chantier d'exploitation au parc bord voie ferrée ou au débarcadère bord rivière. Les distances de transport avoisinent souvent 200 à 250 km, sauf pour les chantiers situés près d'une gare ;

*Gabon — Chargement des rondins.*



— les transports fluviaux qui étaient la règle avant la mise en service du chemin de fer. Concentrés essentiellement sur le fleuve Ogooué et dans une moindre mesure sur le fleuve Como, ils varient entre 100 et 300 km ;

— les transports ferroviaires qui drainent désormais près de 50 % du tonnage évacué. Les gares les plus importantes sont Ndjolé, Ayem et Booué, situées entre 200 et 350 km du port de Libreville.

#### RUPTURES DE CHARGE ET MANUTENTIONS

La nécessité de deux moyens de transport complémentaires entraîne des manutentions ainsi que des ruptures de charge.

Ces opérations sont de deux catégories :

— *Manutentions lors de la rupture de charge sur parc bord rivière ou sur parc bord voie ferrée*

- Bord rivière, elles se décomposent en :
  - déchargement du camion ;
  - tri-stockage ;
  - mise à l'eau des bois et confection des radeaux ou chargement sur barge pour les bois non flottables.

Le coût de l'ensemble de ces manutentions pratiquées par les forestiers peut être évalué à environ :

- bois mis en radeaux : ... 1.250 F CFA TTC/m<sup>3</sup>,
- bois chargés sur barges : 1.200 F CFA TTC /m<sup>3</sup>.

- Parc bord voie ferrée, ce sont :

- déchargement du camion ;
- tri-stockage ;
- chargement des bois sur wagon.

Le coût de ces opérations varie grandement selon qu'elles sont exécutées par les forestiers : 700 F CFA TTC/m<sup>3</sup> ou par la Société Nationale des Bois du Gabon (S.N.G.B.) : 1.320 F CFA TTC/m<sup>3</sup>.

— *Manutentions sur le parc à bois du port d'Owendo*

Ces manutentions ne concernent que l'Okoumé qui est réceptionné et acheté « plage » par la S.N.B.G. en position sous filin et sur parc flottant. Nécessité est donc de décharger l'Okoumé transporté par chemin de fer, de le mettre à l'eau et sous filin pour l'amener en position « plage ».

Ces manutentions coûtent 1.560 F CFA/m<sup>3</sup> + TCA 8 % soit 1.685 F CFA TTC/m<sup>3</sup>.

Toutes les autres essences vendues à la S.N.B.G. sont livrées en position « plage » sur wagon.

#### TRANSPORTS ROUTIERS

Les prix pratiqués sont approximativement du même ordre qu'au Cameroun et au Congo. Sur distances supérieures à 100 km, on a pu relever :

— 45-50 F CFA/t.km, si les transports sont réalisés par le forestier ;

— 55-60 F CFA/t.km, si les transports sont soustraits à un transporteur spécialisé.

Ramenés au m<sup>3</sup>.km en fonction de la distance et de la densité des essences, on obtient les coûts suivants :

Distance km	Bois légers d = 0,6	Bois moyens d = 0,8	Bois lourds d = 1
50	50	65	80
100-150	35	50	60
200-250	30	40	50

#### TRANSPORTS FLUVIAUX

Il s'agit des transports depuis le parc de rupture de charge bord rivière jusqu'au port d'expédition. Ils interviennent le plus fréquemment sur l'Ogooué entre Ndjolé et Port Gentil. La distance de transport est alors d'environ 300 km.

Le coût de transport des bois flottables par remorquage de radeaux est estimé à 2.900 F CFA/m<sup>3</sup> y compris les pertes (3 % de la valeur « plage »).

Le transport sur barge des bois non flottables revient à environ 9.000 F CFA TTC/m<sup>3</sup>.

#### TRANSPORTS FERROVIAIRES

Le premier tronçon du Transgabonais reliant le port d'Owendo (Libreville) à Booué est en exploitation depuis 1982, permettant l'évacuation des bois d'une partie importante des chantiers de la seconde zone forestière. Après un démarrage progressif, la voie ferrée assure désormais près de la moitié du trafic des produits forestiers au Gabon.

Le prix fixé à la tonne.km est modulé en fonction de la distance et des essences. On distingue 3 tarifs :

- bois flottables : essentiellement l'Okoumé ;
- bois lourds : tous les bois de densité supérieure à 0,85 ;
- bois riches : Bubinga, Doussié, Moabi, Sapelli, Niangon ;
- bois pauvres : toutes les autres essences.

La tarification minimale par wagon de 69 t est de 35 t. En fait, la charge moyenne constatée est de 40 à 45 t.

En 1984, on constatait au niveau des principales gares, les prix indiqués dans le tableau de la page suivante.

#### RÉCAPITULATIF DES FRAIS DE TRANSPORT ET DE MANUTENTION

On se bornera à examiner le coût de départ chantier jusqu'en position « plage » à partir de la seconde zone de trois catégories d'essences sur trois itinéraires types.

PRIX DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

F CFA TTC

Gare	Bois lourds riches (1)		Bois lourds pauvres (1)		Bois flottables (2)	
	par m <sup>3</sup> transporté	par T.km	par m <sup>3</sup> transporté	par T.km	par m <sup>3</sup> transporté	par T.km
NDJOLE d = 198 km	5.314	29,82	3.429	19,24	2.444	17,64
OTOUMBI d = 234 km	6.627	31,47	4.503	21,30	3.502	21,38
AYEM d = 277 km	7.315	29,34	4.971	19,94	3.866	19,94
LOPÉ d = 300 km	7.684	28,46	5.222	19,34	4.061	19,34
BOOUÉ d = 350 km	8.486	26,94	5.767	18,31	4.486	18,31

- (1) Avec d moyenne 0,9.  
(2) Avec d moyenne 0,7.

RÉCAPITULATIF DES FRAIS DE TRANSPORT ET DE MANUTENTION

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

Ports d'évacuation .....	OWENDO								PORT GENTIL				
	ferroviaire											fluvial	
Type d'essence .....	Okoumé 0,612		Acajou Dibétou - Sipo 0,8		Sapelli 0,9		Moabi Doussié d = 1		Okoumé	Sapelli Sipo	Moabi		
• Transport routier 50 km ..	2.500	—	3.250	—	3.250	—	4.000	—	—	—	—		
• Transport routier 200 km ..	—	6.000	—	8.000	—	8.000	—	10.000	—	—	—		
• Transport routier 250 km ..	—	—	—	—	—	—	—	—	7.500	10.000	12.500		
• Manutentions gare .....	700	700	700	700	700	700	700	700	—	—	—		
• Manutentions bord rivière ..	—	—	—	—	—	—	—	—	1.250	1.250	1.200		
• Transport ferroviaire													
- Booué - Owendo 350 km ..	3.922	—	5.126	—	8.486	—	9.429	—	—	—	—		
- Ayem - Owendo 277 km ..	—	3.380	—	4.418	—	7.315	—	8.128	—	—	—		
• Transport fluvial radeau ..	—	—	—	—	—	—	—	—	2.900	2.900	—		
• Transport fluvial barge ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.000		
• Déchargement wagon-mise à l'eau dromage à Owendo	1.685	1.685	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
TOTAL DE CHANTIER													
À « PLAGE » .....	8.807	11.765	9.076	13.118	12.436	16.015	14.129	18.828	11.650	14.150	22.700		

- chantier situé à proximité de la gare de Booué ;
- chantier à environ 200 km de la gare d'Ayem ;
- chantier utilisant le transport fluvial et situé à environ 250 km du fleuve Ogooué.

Coût de passage de « plage » à F.O.B.

Le Gabon possède, comme le Congo, un Office National de Commercialisation des bois en grumes dénommé Société Nationale des Bois du Gabon (S.N.B.G.) détenant le monopole de vente des bois exportés. En réalité, ce monopole ne s'exerce totalement que sur l'Okoumé et l'Ozigo et très partiellement sur les autres essences (30 % des exportations en volume environ).

La commercialisation en direct est alors frappée d'une taxe compensatoire de martelage fixée uniformément à 300 f CFA/m<sup>3</sup>.

FRAIS DE TRANSIT

Le calcul des débours et des frais fixes du transitaire se fait sur des bases légèrement différentes de celles des pays voisins. La commission de transit, en particulier, ne s'applique qu'aux débours propres dits et non au total des droits de sortie et débours. L'ensemble des frais de transit figure dans le tableau suivant. Le cubage moyen par lot a été estimé à 150 m<sup>3</sup>.

FRAIS DE TRANSIT

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

Densité des bois .....	0,6	0,8	0,9	1
• Acconage sur bois lourds non flottés (1) : 500 F CFA/t + TCA 8 % .....	—	—	(486)	(540)
• Taxe de martelage SNBG .....	—	300	300	300
• Taxe de port : 450 F CFA/t .....	270	360	405	450
DEBOURS POUR COMMISSION .....	270	660	1.191	1.290
• Commission sur débours : 3 % .....	8	20	36	39
• Honoraires agréés en Douanes .....	560	560	560	560
• Frais fixes .....	275	275	275	275
• TCA 15 % .....	126	128	131	131
FRAIS FIXES ET INTERVENTIONS .....	969	983	1.002	1.005
TOTAL FRAIS DE TRANSIT .....	1.239	1.643	1.707	1.755

(1) Les frais d'acconage apparaissent dans ce tableau uniquement pour le calcul des débours et donc de la commission du transitaire. Ils seront réellement facturés au niveau des frais d'approche « sous-palan » navire.

DROITS ET TAXES

uniforme quelle que soit la zone de production des bois. Les droits de sortie et la taxe de fonds routier sont actuellement suspendus sur les bois divers. Le total des droits et taxes par m<sup>3</sup> est récapitulé dans le tableau suivant :

L'assiette des droits et taxes gabonais sur les grumes, fonction pour la plupart d'une valeur mercuriale, est

DROITS ET TAXES

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

Essences .....	Okoumé Choix industriel	Limba Tiama	Moabi - Iroko Bubinga	Acajou - Dibétou	Douka Niangon	Sapelli	Sipo
Densité .....	0,612	0,7-0,75	1	0,8	0,9	0,9	0,8
Valeur mercuriale .....	16.850	10.000	12.000	15.000	15.000	20.000	25.000
• Droits de sortie 22 % valeur mercuriale .....	3.707		SUSPENDUE				
• Taxe d'abatage 5 % valeur mercuriale .....	843	500	600	750	750	1.000	1.250
• Taxe de reboisement 3,5 % valeur mercuriale .....	590	350	420	525	525	700	875
• T.C.A. 2 % sur (1 + 2 + 3) .....	103	—	SUSPENDUE				
• Taxe Solidarité Nationale 2 % valeur mercuriale .....	337	—	—	—	—	—	—
• Taxe sur bois exportés 5 F CFA/t .....	3	4	5	4	5	5	4
• Timbre douanier 5 % sur (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6) .....	279	43	51	64	64	85	106
• Taxe de fonds routier .....	—		SUSPENDUE				
• Taxe de production .....	15	25	25	25	25	25	25
• Redevance Centre Gabonais commerce extérieur 0,3 % valeur mercuriale .....	51	30	36	45	45	60	75
• Redevance Centre Gabonais des chargeurs 0,6 % valeur mercuriale .....	101	60	72	90	90	120	150
• Redevance Informatique Douanière 0,8 % valeur mercuriale .....	135	80	96	120	120	160	200
	6.164	1.092	1.305	1.623	1.624	2.155	2.685
• Taxe du trésor 0,2 % .....	12	2	3	3	3	4	5
TOTAL DROITS ET TAXES .....	6.176	1.094	1.308	1.626	1.627	2.159	2.690

FRAIS D'APPROCHE SOUS-PALAN

Ces frais sont variables en fonction des opérations sur parc consécutives au moyen de transport utilisé : ferroviaire ou fluvial et de la flottabilité des essences. En outre, les bois non flottables sont frappés de frais d'acconage. L'ensemble des frais de parc à sous-palan navire est rassemblé dans le tableau ci-dessous.

RÉCAPITULATION DU COÛT DE MISE EN F.O.B.

Les coûts totaux de mise en F.O.B. des bois gabonais en grumes ressortent comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

En ce qui concerne l'Okoumé, il faut y ajouter le coût d'intervention de la S.N.B.G. que nous n'avons pas été en mesure d'estimer.

Par contre, la taxe compensatoire de martelage appliquée aux bois divers échappant au monopole de commercialisation de la S.N.B.G. est incluse au niveau des frais de transit.

Récapitulation du coût de départ chantier à F.O.B.

Le tableau de la page suivante récapitule l'ensemble des dépenses jusqu'en position F.O.B. pour les essences types retenues dans le calcul.

On remarque que :

— Pour les essences flottables produites sur chantier :

- situé à proximité de la voie ferrée ; celle-ci est nettement concurrentielle vis-à-vis du transport fluvial ;
- éloigné d'une gare ; l'économie réalisée grâce au transport ferroviaire par rapport au transport fluvial est compensée par le surcoût des frais de parc et d'approche « sous-palan » navire ;

— Pour les essences non flottables, la voie ferrée est toujours concurrentielle et permet une diminution comprise entre 4.000 et 10.000 F CFA/m<sup>3</sup>.

FRAIS D'APPROCHE SOUS PALAN

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

Mode de transport .....	Ferroviaire		Fluvial		Okoumé (1)
	flottables	non flottables	flottables	non flottables	
Type d'essences .....					
• Déchargement wagon-plate .....	600	600	—	600	—
• Tri sur parc .....	1.200	1.200	1.200	1.200	—
• Mise à l'eau - drômage .....	1.000	—	—	—	—
• Chargement plate/livraison le long du bord .....	620	2.120	620	2.120	620
• Acconage (2) 500 F/t .....	—	500	—	500	—
	3.420	4.420	1.820	4.420	620
TCA 8 % .....	274	354	146	354	50
<b>TOTAL APPROCHE SOUS PALAN .</b>	<b>3.694</b>	<b>4.774</b>	<b>1.966</b>	<b>4.774</b>	<b>670</b>

(1) En cas de transport ferroviaire, l'okoumé est réceptionné « plage » après déchargement wagons, mise à l'eau et drômage. Les coûts correspondants sont donc déjà inclus dans le prix de revient « plage ».

(2) Nous avons admis qu'en moyenne 1 m<sup>3</sup> = 1 t.

RÉCAPITULATION DU COÛT DE MISE EN F.O.B.

F CFA TTC/m<sup>3</sup>

Essences .....	Okoumé Choix industriel	Limba Tiama	Acajou Dibétou	Sipo	Sapelli	Douka Niangan	Moabi - Iroko Bubinga
Frais de transit .....	1.239	1.643	1.643	1.643	1.707	1.707	1.755
Droits et taxes .....	6.176	1.094	1.626	2.690	2.159	1.627	1.308
Frais d'approche sous-palan ..	670	1.966	1.966	1.966	1.966	4.774	4.774
	+ Côté inter- vention SNBG	3.694	3.694	3.694	3.694		
<b>TOTAL MISE EN F.O.B. ...</b>		<b>4.703</b>	<b>5.235</b>	<b>6.299</b>	<b>5.832</b>	<b>8.108</b>	<b>7.837</b>
		6.431	6.963	8.027	7.560		

RÉCAPITULATION DU COÛT DE DÉPART CHANTIER À F.O.B.

Essences .....	Okoumé Choix industriel	Limba Tiama	Acajou Dibétou	Sipo	Sapelli	Douka Niangon	Moabi - Iroko Bubinga
Transports intérieurs :							
• ferroviaire .....	8.807-11.765	8.436-12.566	9.076-13.118	9.076-13.118	12.436-16.015	12.436-16.015	14.129-18.828
• fluvial .....	11.650	14.150	14.150	14.150	14.150	22.700	22.700
Mise en F.O.B.							
• ferroviaire .....	8.085 + coût	6.431	6.963	8.027	7.560	8.108	7.837
• fluvial .....	intervention SNBG	4.703	5.235	6.299	5.832		
TOTAL DE CHANTIER A F.O.B.							
• ferroviaire .....	16.892-19.850	14.867-18.997	16.039-20.081	17.103-21.145	19.996-23.575	20.544-24.123	21.966-26.665
• fluvial .....	19.735 + coût intervention SNBG	18.853	19.385	20.449	19.982	30.808	30.537

Comparaison des éléments de coûts de chantier à F.O.B.

Comparaison des coûts totaux d'évacuation de départ chantier à F.O.B.

La comparaison détaillée entre pays des dépenses par région de production de départ chantier à F.O.B. pour les essences types et sur les itinéraires types aurait entraîné des tableaux d'une grande complexité risquant de rebuter le lecteur.

On s'est donc limité à récapituler les coûts extrêmes totaux de la chaîne de passage des bois en grumes de position départ chantier chargé sur camion jusqu'à sous-palan accroché navire, des principales essences pour lesquelles existe ou peut exister une concurrence entre les quatre pays producteurs.

Le Gabon, à distance de transport comparable (1) depuis les chantiers de deuxième zone, présente les coûts d'évacuation de départ chantier à F.O.B. les plus bas des quatre pays étudiés. La différence, minime sur les bois blancs, devient très sensible pour les bois rouges.

En raison de sa politique de taxation des grumes, la Côte-d'Ivoire, à l'exception de quelques essences secondaires, a désormais les coûts d'évacuation les plus élevés.

Les dépenses d'évacuation des grumes camerounaises et congolaises se situent dans des fourchettes de prix très voisines.

	Fraké	Ayous	Acajou	Dibétou	Tiama	Sipo	Sapelli	Douka	Moabi	Doussié
• Cameroun .....	—	21.400	29.500	29.500	—	33.700	33.700	—	31.200	22.400
• Congo .....	24.800	22.800	32.500	32.500	24.800	40.500	40.500	28.800	29.800	30.100
• Côte-d'Ivoire .....	27.300	24.400	26.700	24.400	27.300	36.200	36.500	—	—	30.200
• Gabon .....	16.600	31.000	30.600	28.300	32.900	51.200	35.200	32.900	22.000	36.300
	22.100	27.800	37.100	34.800	39.300	57.700	41.700	39.300	30.800	—
	14.900	—	16.000	16.000	14.900	17.100	20.000	20.500	—	—
	19.000		20.100	20.100	19.000	21.100	23.600	30.800	30.800	

Comparaison relative des éléments constitutifs des prix de revient de chantier à F.O.B.

Au-delà de la comparaison chiffrée des coûts d'évacuation dans chacun des pays, on peut tenter d'examiner comment évolue théoriquement la part relative des postes constitutifs des prix de revient « plage » et F.O.B. c'est-à-dire :

- prix de revient départ chantier ;
- transports intérieurs ;
- prix de revient « plage » ;
- mise en F.O.B. ;
- prix de revient F.O.B.

(1) Sauf chantiers du Sud-Est Cameroun et du Nord Congo.



Il a fallu, pour ce faire, procéder à l'estimation d'un prix de revient départ chantier de référence pour chacune des zones principales de production. Il s'agit d'un prix de revient moyen toutes essences et toutes qualités confondues ; donc parfaitement théorique et n'ayant d'autre intérêt que d'autoriser la comparaison.

A partir de ce prix, on peut estimer pour les principales voies d'évacuation la décomposition du prix de revient « plage » en ses deux grands éléments comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Les transports intérieurs représentent entre 25 et 75 % du prix de revient « plage » :

— les valeurs les plus hautes 65 à 75 %, correspondent à l'exportation de bois des régions les plus éloignées du Nord Congo et du Sud-Est Cameroun. Dans ces conditions, l'exploitation forestière est surtout un problème d'évacuation et l'influence du forestier sur la constitution du prix de revient « plage » est extrêmement réduite.

A contrario, l'importance du prix de revient « départ chantier » est primordiale dans les régions proches de la côte, littoral camerounais par exemple :

— dans la majorité des cas, donc pour une grande proportion des volumes exportés à partir de ces pays, le

prix des transports intérieurs équivaut à 40-50 % du prix « plage ». En conséquence, selon l'éloignement des chantiers et les taux de transport unitaires, coûts d'exploitation et d'évacuation tendent plus ou moins à s'équilibrer.

Si on décompose, selon le même principe, les prix de revient F.O.B. des grumes rendues « sous-palan » navire du lieu d'embarquement, on peut dresser le tableau présenté en bas de page.

Deux remarques ressortent de ce tableau :

— la part relative du prix de revient départ chantier reste importante au Gabon et dans la zone littorale camerounaise. Les producteurs de ces régions détiennent donc une possibilité d'action sur les prix de revient F.O.B. supérieure à celle de leurs concurrents ;

— les coûts de mise en F.O.B. n'entrent que pour 15 à 25 % dans la constitution du prix de revient F.O.B. au Congo et au Gabon. Par contre, ils atteignent, selon les essences et les régions, entre 40 à 60 % en Côte-d'Ivoire et de 30 à 55 % au Cameroun.

Ceci traduit l'engagement de ces deux derniers pays dans une politique de taxation élevée des grumes facilitant, pour des raisons différentes d'ailleurs, le maintien ou le développement de leur potentiel de transformation locale ; alors que le Congo et le Gabon continuent de favoriser l'exportation de produits bruts.

#### DÉCOMPOSITION DU PRIX DE REVIENT PLAGE

	Cameroun		Congo			Côte-d'Ivoire	Gabon	
	Littoral	Autres régions	Sud	Nord radeaux	barges		Ferroviaire	Fluvial
• Prix de revient « départ chantier » .....	75	45-25	40-45	35-40	25	40-50	50-65	45-55
• Transports intérieurs .....	25	55-75	60-55	65-60	75	60-50	50-35	55-45
• Prix de revient « plage » ...	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

#### PRIX DE REVIENT F.O.B. DES GRUMES RENDUES SOUS PALAN

	Cameroun		Congo		Côte-d'Ivoire	Gabon	
	Littoral	Autres régions	Sud	Nord		Ferroviaire	Fluvial
• Prix de revient départ chantier ...	35-45	20-30	30	20-30	20-35	45-50	35-45
• Transports intérieurs .....	10-15	50-40	40-45	50-60	20-25	30-35	40-45
• Mise en F.O.B. ....	35-55	30	25	20	40-60	20	15-20
Prix de revient F.O.B. ....	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

## CONCLUSION

Cet article, malheureusement parfois très technique, a permis de procéder pas à pas à l'examen des différentes composantes du coût d'évacuation des grumes pour les quatre principaux pays d'Afrique exportateurs de bois d'œuvre, ainsi qu'à l'analyse de leurs exportations.

On remarque tout d'abord que le marché n'intéresse qu'une gamme relativement étroite d'espèces : 45 si on se réfère aux informations statistiques mais dont 30 seulement représentent un échange annuel supérieur à 5.000 m<sup>3</sup> en Côte-d'Ivoire ; ce nombre étant au mieux réduit de moitié dans les trois autres pays.

La concurrence ne joue donc en réalité que sur un nombre très restreint d'essences : 7 si on considère celles exportées par trois pays sur quatre.

Les filières d'évacuation varient d'un pays et même d'une région à l'autre. Elles n'impliquent au plus que trois moyens de transport successifs : routier, fluvial et ferroviaire.

Les variations des éléments constitutifs de ces filières dans les différents pays peuvent être comparées comme suit :

— les coûts des manutentions et ruptures de charge des grumes bord voie ferrée ou rivière sont très voisins : 1.000 à 1.500 F CFA/m<sup>3</sup>. Seules les opérations au port de Brazzaville entre transport fluvial et ferroviaire sont beaucoup plus coûteuses : 4.000 à 5.000 F CFA/m<sup>3</sup> ;

— en dehors de la Côte-d'Ivoire pour laquelle la densité et la qualité du réseau routier ont permis un abaissement important du prix de revient des transports routiers, 23 à 32 F CFA le m<sup>3</sup>.km sur une distance d'environ 200 à 300 km, les coûts relevés à distances comparables dans les trois autres pays varient peu : 40 à 50 F CFA le m<sup>3</sup>.km ;

— les tarifs de transport ferroviaire sont par contre plus modulés. Sur un parcours de 300 à 350 km, les prix facturés à la t.km évoluent entre :

- Gabon ..... 18 à 27 F CFA selon essences,
- Congo ..... 28 F CFA,
- Cameroun ..... 24 à 33 F CFA selon essences.

En outre, le Congo favorise les transports sur longue distance (entre Brazzaville et Pointe Noire) : 17-18 F CFA la t.km comparés à 17-23 F CFA sur même distance au Cameroun.

En ce qui concerne les opérations de mise en F.O.B. :

— droits et taxes à l'exportation des grumes sont logiquement très différents selon les pays en fonction de leur politique économique et forestière. On peut dresser le tableau très schématique suivant :

	Cameroun	Congo	Côte-d'Ivoire	Gabon
Bois blancs Essences pauvres	2.500-3.500	600 + intervention OCB 800 à 4.500	7.500-13.000	1.000
Bois rouges Essences de valeur	7.000-9.000	1.500-2.500 + intervention OCB 2.000-4.500	17.000-40.000	1.300-2.700

— les dépenses de manutention et de mise sous-palan navire varient suivant les ports et les moyens d'aménée le long du bord. Elles évoluent pour la plupart des essences entre 1.500 et 4.500 F CFA/m<sup>3</sup>.

L'ensemble des éléments ci-dessus aboutit à des coûts

totaux d'évacuation de la position « départ chantier » grumes chargées sur camion à sous-palan accroché navire, s'étageant de 15.000 à 58.000 F CFA/m<sup>3</sup> selon les pays, les essences, les voies et les distances d'évacuation.

## BIBLIOGRAPHIE

- Statistiques des Douanes Cameroun, Congo, Côte-d'Ivoire, Gabon.
- Etude des Obstacles à la Commercialisation des Bois du Cameroun. C.T.F.T., 1983, non diffusé.

- Etude des Coûts de Transports et des autres Coûts annexes des Bois Tropicaux au Cameroun. C.T.F.T. - SOFREMER, 1984.
- Annuaire des produits forestiers. F.A.O., 1983.