



**TOGETHER**  
*for a sustainable future*

## OCCASION

This publication has been made available to the public on the occasion of the 50<sup>th</sup> anniversary of the United Nations Industrial Development Organisation.



**TOGETHER**  
*for a sustainable future*

## DISCLAIMER

This document has been produced without formal United Nations editing. The designations employed and the presentation of the material in this document do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations Industrial Development Organization (UNIDO) concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries, or its economic system or degree of development. Designations such as “developed”, “industrialized” and “developing” are intended for statistical convenience and do not necessarily express a judgment about the stage reached by a particular country or area in the development process. Mention of firm names or commercial products does not constitute an endorsement by UNIDO.

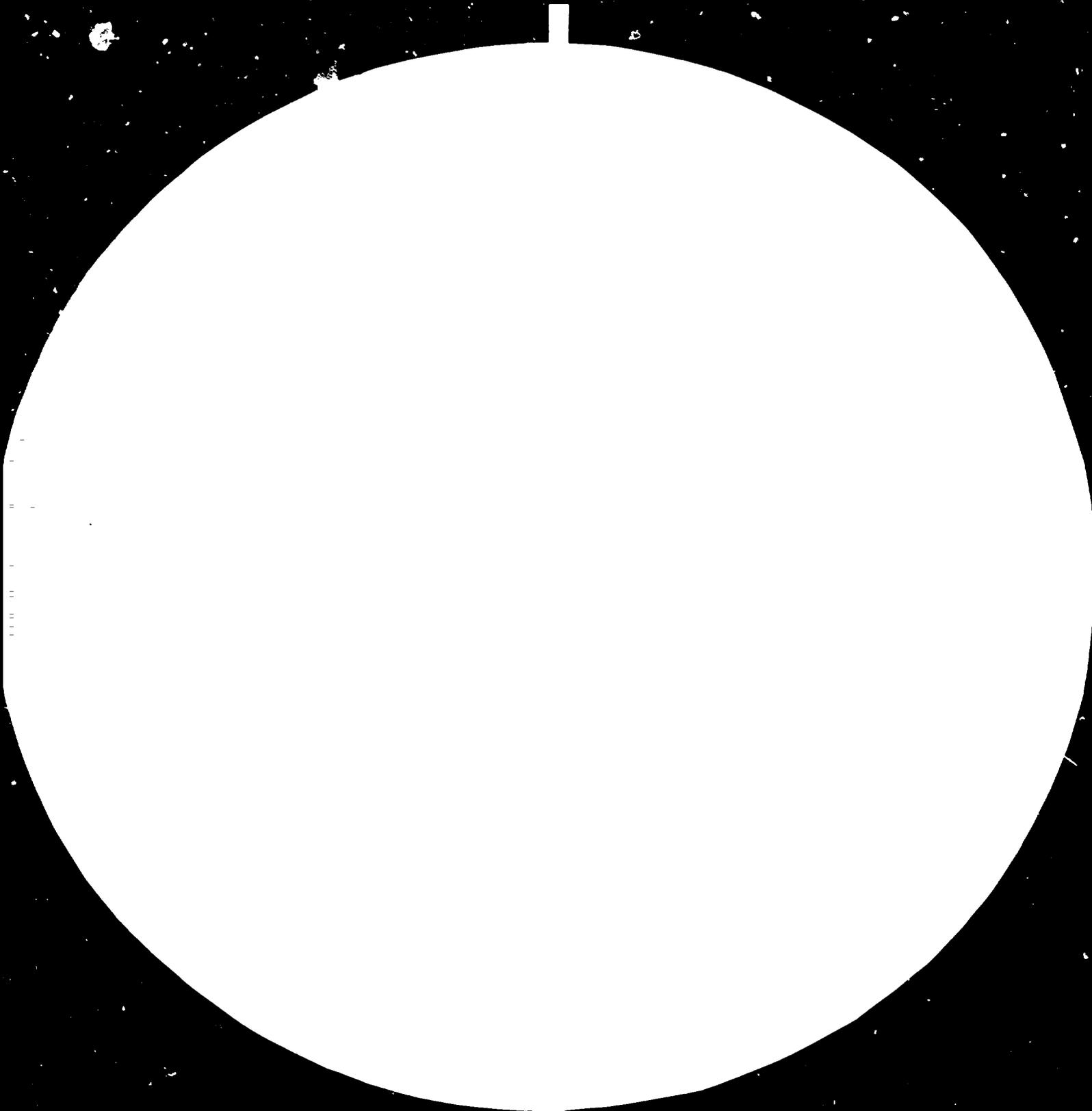
## FAIR USE POLICY

Any part of this publication may be quoted and referenced for educational and research purposes without additional permission from UNIDO. However, those who make use of quoting and referencing this publication are requested to follow the Fair Use Policy of giving due credit to UNIDO.

## CONTACT

Please contact [publications@unido.org](mailto:publications@unido.org) for further information concerning UNIDO publications.

For more information about UNIDO, please visit us at [www.unido.org](http://www.unido.org)





MP Resolution Test Chart  
Resolution Test Chart  
Resolution Test Chart



12103 - F



Distr. LIMITEE

ID/WG.387/2

9 décembre 1982

FRAIICAIS

Original : ANGLAIS

Organisation des Nations Unies pour le développement industriel

---

Réunion préparatoire mondiale à la première Consultation  
sur l'industrie du bois et des produits du bois

Vienne (Autriche), 24-26 janvier 1983

PROBLEMES DE TRANSPORT MARITIME DANS LE COMMERCE  
DES BOIS TROPICAUX\*

Document d'étude

établi par

Peter Salgo  
Consultant de l'ONUDI

---

\* Les opinions exprimées dans le présent document, dont l'original n'a pas fait l'objet d'une mise au point rédactionnelle, sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement celles de l'ONUDI.

7.32-34766

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
1. Introduction	3
2. Barème des taux de fret, en fonction de la distance et du degré de transformation	5
3. Compagnies maritimes membres d'une conférence ou navires affrétés, avantages et inconvénients	6
4. Le problème des méthodes de manutention	10
5. Elaboration de nouvelles méthodes économiques de transport	11
Conclusions	13

Le présent document a trait aux problèmes de transport maritime qui se posent dans le commerce du bois avec les pays en développement, notamment des bois tropicaux. Nous examinerons tous les aspects de ces problèmes pour voir dans quelle mesure les coûts de manutention ont été réduits et ce qu'il serait possible de faire pour les réduire encore davantage.

### 1. Introduction

D'une manière générale, les coûts de transport, où le fret maritime entre pour une forte proportion, augmentent exagérément le prix des bois tropicaux. Malheureusement, il ne peut en être autrement car le bois est une marchandise pondéreuse qui doit être transportée sur des distances relativement longues pour parvenir jusqu'aux pays consommateurs.

Pour le transport de grumes d'Afrique de l'Ouest vers l'Europe, la Méditerranée méridionale et les Etats-Unis d'Amérique, la proportion du fret par rapport à la valeur f.o.b. peut dépasser 50 %.

On trouvera ci-dessous quelques exemples chiffrés concernant les grumes à destination de l'Italie :

Tiama	du secteur sud	environ 47,5 % de la valeur f.o.b.
	du secteur nord	environ 41,5 % de la valeur f.o.b.
Sipo	du secteur sud	environ 27,5 % de la valeur f.o.b.
	du secteur nord	environ 24 % de la valeur f.o.b.
Fromager	du secteur nord	environ 54 % de la valeur f.o.b.
Anégré	du secteur nord	environ 30 % de la valeur f.o.b.

Pour des essences peu coûteuses de deuxième choix, à destination de la France, les chiffres sont les suivants :

Faro, etc.	environ 60 % de la valeur f.o.b.
Sipo	environ 27,5 % de la valeur f.o.b.
Iroko	environ 33 % de la valeur f.o.b.
Afrormosia	environ 22 % de la valeur f.o.b.

La majorité des grumes provenant d'Extrême-Orient sont envoyées au Japon, en République de Corée et à Taiwan à bord de navires affrétés; sur la base d'une valeur f.o.b. d'environ 100 dollars des Etats-Unis par mètre cube pour celles venant d'Indonésie, le fret représente environ 20 dollars, soit 20 % de la valeur f.o.b.

Bien qu'en 1980 les grumes de bois tropicaux aient représenté environ 80 % des exportations contre 20 % aux sciages, le présent document a principalement trait aux sciages, étant donné que les pays producteurs s'efforcent de corriger ce déséquilibre et de réduire de façon draconienne leurs exportations de grumes en développant l'industrie du sciage, en construisant des usines de contreplaqué et en imposant des restrictions aux exportations de grumes.

Les tableaux ci-dessous indiquent la proportion approximative, par rapport à la valeur f.o.b., du fret payé pour le transport de sciages équarris de diverses essences de bonne qualité et de longueur spécifiée.

1) D'Extrême-Orient vers l'Europe

Keruing	environ 35 %	de la valeur f.o.b.
Ramin, par ligne régulière	environ 20 %	de la valeur f.o.b.
Ramin, en affrètement	environ 16 %	de la valeur f.o.b.
Meranti rouge foncé	environ 18 %	de la valeur f.o.b.
Lauan	environ 17 %	de la valeur f.o.b.

2) D'Afrique de l'Ouest vers l'Europe

Sapèle (genre entandophragma)	environ 23 %	de la valeur f.o.b.
Iroko	environ 31 %	de la valeur f.o.b.

3) D'Amérique du Sud vers l'Europe

Acajou du Brésil	environ 17 %	de la valeur f.o.b.
Virola	environ 19 %	de la valeur f.o.b.
Conifères du Chili	environ 94 %	de la valeur f.o.b.
Conifères du Chili vers le Koweït, en affrètement	environ 30 %	de la valeur f.o.b.

4) De Papouasie-Nouvelle-Guinée vers l'Europe

Kauvula séché en étuve, expédié par conteneur	28,5 %	de la valeur f.o.b.
-----------------------------------------------	--------	---------------------

5) D'Extrême-Orient vers les Etats-Unis d'Amérique

Lauan vers la côte ouest      environ 15 %      de la valeur f.o.b.  
Lauan vers la côte est      environ 21 %      de la valeur f.o.b.

A cet égard, il est intéressant de remarquer que dans le cas du contreplaqué provenant d'Indonésie ou de Malaisie, le fret représente environ 21 % de la valeur f.o.b.

Le transport par conteneur sera étudié séparément plus loin, mais il convient de noter ici qu'avec ce mode de transport on arrive à une composante fret de 3,5 % environ de la valeur f.o.b. pour du bois d'oeuvre transformé (scié, raboté et séché en étuve), exempt de tout défaut et emballé dans du polyéthylène, comme par exemple des emboîtures de porte; pour les produits plus volumineux qui ne permettent pas un remplissage optimum des conteneurs, cette proportion est d'environ 16 %.

Il est intéressant de remarquer que la proportion du fret par rapport à la valeur f.o.b. est relativement faible (28,5 %) pour le transport de Kauvula de Papouasie-Nouvelle-Guinée en Europe, c'est-à-dire sur le trajet le plus long qui soit, qui doit obligatoirement se faire par conteneur pour des raisons de sécurité et de rentabilité.

Si le bois que les exportateurs souhaitent vendre est de qualité moindre ou correspond à des spécifications moins sévères, la valeur f.o.b. diminue et la part relative du fret augmente donc d'autant.

Il est cependant arrivé parfois que des taux de fret réduits spéciaux aient pu être négociés pour promouvoir des essences de deuxième choix, mais cela n'a été possible qu'avec des compagnies membres d'une conférence. De plus, certaines conférences ont instauré des barèmes différents pour les grumes et pour le bois d'oeuvre, basés sur le poids.

De même, les compagnies maritimes qui assurent le transport entre la région de l'Amazonie, dans le nord du Brésil, et l'Europe ont accepté de réduire le fret sur le bois d'oeuvre d'une valeur f.o.b. inférieure à 330 dollars des Etats-Unis le mètre cube, pour contribuer à la promotion d'essences de deuxième choix.

2. Barème des taux de fret, en fonction de la distance et du degré de transformation

Il est logique que la distance à parcourir soit déterminante dans le calcul du fret, mais dans le transport du bois ce principe n'est pas appliqué par les compagnies maritimes. Dans les tableaux qui précèdent, par exemple, on voit que pour deux essences dont la valeur f.o.b. est comparable, le Meranti rouge foncé

et le Sapèle, la proportion du fret est de 18 % pour la première, qui vient de très loin mais de 23 % pour la seconde qui est pourtant transportée sur une distance beaucoup plus courte. Bon nombre de raisons, telles que la qualité des installations portuaires ou le trafic aller, par exemple, ont été mises en avant par les compagnies maritimes, mais c'est en définitive la concurrence qui fait véritablement baisser le fret.

En Extrême-Orient, la concurrence est vive en matière de fret. D'importantes cargaisons sont expédiées en trafic aller et les ports de la région sont dans l'ensemble bien équipés et efficaces, ce qui n'est malheureusement pas le cas dans l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest.

En Extrême-Orient, il n'existe pas de conférence pour le transport du bois et les compagnies maritimes desservant cette région travaillent de façon indépendante et font face à la concurrence avec réalisme; mais il faut bien voir que cette situation ne durera qu'aussi longtemps qu'elle sera rentable.

Dans l'affrètement au voyage, il va de soi que la distance est déterminante dans le calcul du fret.

Il arrive parfois que les taux de fret augmentent avec la valeur de la cargaison mais cela n'est pas le cas dans toutes les zones et c'est principalement le fait de compagnies membres d'une conférence qui, comme nous l'avons vu, sont invitées à réduire leurs prix pour faire la promotion d'essences de deuxième choix.

3. Compagnies maritimes membres d'une conférence ou navires affrétés, avantages et inconvénients

Il faut aujourd'hui ajouter au titre ci-dessus les compagnies hors conférence qui constituent un fait nouveau dont le commerce a tiré grand profit surtout en Extrême-Orient. Ces compagnies possèdent ou affrètent des navires et s'efforcent en concurrence les unes avec les autres d'offrir un service régulier.

Certaines de ces compagnies sont financièrement solides, d'autres non, et si elles sont obligées de renoncer à leurs activités pour des raisons économiques, on risque de voir les quelques compagnies restantes chercher à former une conférence.

Les compagnies membres d'une conférence étaient censées établir leurs tarifs en fonction des possibilités du trafic. Or, maintenant qu'il n'y a plus de conférence en Extrême-Orient, on s'aperçoit que les taux de fret sont moins élevés.

Un certain nombre de compagnies maritimes en Extrême-Orient étaient auparavant membres de la conférence d'Extrême-Orient, mais elles ont flairé le danger et, faisant preuve de réalisme, ont dissous la conférence. Il existe aujourd'hui environ six compagnies qui assurent un service régulier entre l'Extrême-Orient et l'Europe occidentale et quelques compagnies extérieures dont les navires font escale de temps à autre; il en va de même pour la Méditerranée. Chacune de ces compagnies applique ses propres taux de fret, avec des écarts de l'ordre de 10 %, mais, dans la pratique, ces taux sont négociables. De même, il n'est pas rare que des remises soient accordés en fonction du volume.

#### Affrètement

Si l'on dispose du volume nécessaire au moment voulu, cette méthode est en principe la meilleure, mais elle a certains inconvénients que nous signalerons plus loin.

Le destinataire ou l'exportateur a le choix entre deux méthodes d'affrètement :

a) Un navire peut être affrété pour un voyage déterminé à forfait, le temps de chargement étant convenu, mais le temps perdu en raison des conditions météorologiques n'entrant généralement pas en ligne de compte.

De même, le temps de déchargement est convenu. Le contrat d'affrètement le plus avantageux est celui qui couvre le voyage d'un seul port de chargement à un seul port de déchargement. Le coût augmente selon le nombre de ports de chargement ou de déchargement requis. Pour optimiser l'opération, on doit s'assurer que toutes les cargaisons sont prêtes à être chargées à bord du navire à l'heure prévue d'arrivée de celui-ci et, comme la plupart des contrats d'affrètement sont établis sur la base du bord à bord, il est important qu'une équipe expérimentée et efficace soit disponible pour présenter la cargaison aux palans du navire, de même que pour la décharger au port d'arrivée, afin d'éviter les frais de surestaries.

Si la cargaison du navire est inférieure à celle prévue, le faux fret entraîne des dépenses supplémentaires pour l'affréteur, étant donné que le coût du fret s'en trouve augmenté.

b) L'autre possibilité est celle d'un affrètement à temps, par lequel l'affréteur devient en quelque sorte le propriétaire du navire pour la période convenue. Ceci permet une liberté de mouvements pour un temps donné, mais ne modifie en rien la nécessité de disposer d'un plein chargement, ni l'importance d'assurer un

chargement et un déchargement rapides. Lors de la conclusion d'un contrat d'affrètement à temps, il est nécessaire de s'entourer de conseils d'experts afin d'être protégé de manière appropriée contre tout événement extérieur dont le navire pourrait souffrir.

Dans le cas de navires affrétés pour le commerce de feuillus tropicaux, le plein chargement sera assuré en grande partie par du bois en grumes et il est utile de disposer d'installations portuaires adéquates. Il arrive aussi souvent que les grumes arrivent par flottage et il faut alors rechercher des mouillages sûrs.

En ce qui concerne les sciages de bois d'oeuvre, qui aujourd'hui doivent être groupés en paquets, il n'existe pas beaucoup de lieux où l'on puisse concentrer à un ou deux points de chargement une quantité suffisante de sciages de bois d'oeuvre pour charger complètement un navire, et il n'y a pas beaucoup d'acheteurs qui puissent recevoir une cargaison mixte de bois en grumes et de bois d'oeuvre.

L'affrètement, pour être le plus avantageux et le plus rentable possible, devrait être assuré par l'exportateur, car c'est lui qui est mieux placé pour contrôler le chargement et qui peut, en vendant à divers destinataires, combiner les cargaisons et expédier à la fois du bois en grumes et du bois d'oeuvre à divers acheteurs.

Les compagnies maritimes membres d'une conférence appliquent généralement des taux de fret plus élevés mais offrent une meilleure protection aux propriétaires de cargaisons; elles assurent un service régulier et permanent et, de manière générale, font escale dans un grand nombre de ports selon des horaires établis. Sauf en ce qui concerne un certain nombre de ports particuliers, où une incitation minimale et relativement faible est requise, elles combinent leurs escales de façon à pouvoir charger d'autres cargaisons et/ou décharger des marchandises diverses. Les compagnies maritimes membres d'une conférence ont des agents dans la plupart des ports de chargement qui essaient d'appliquer les taux de fret maximaux qu'à leur avis le commerce peut assumer, mais dans certaines régions comme en Afrique occidentale, les tarifs ne peuvent être modifiés sans accord préalable des pouvoirs publics.

Il faut espérer que l'Office africain du bois à Libreville participera à ces discussions et apportera un appui efficace au commerce du bois, car en Afrique occidentale les pouvoirs publics doivent tenir compte de multiples contraintes et subissent les pressions de leurs propres compagnies de navigation, surtout lorsque celles-ci sont membres de la conférence.

La logique normale de la distance, comme nous l'avons dit précédemment, ne semble pas s'appliquer comme l'on pourrait s'y attendre, et ceci est particulièrement évident en ce qui concerne l'Afrique occidentale, ainsi qu'il a été mentionné plus haut. L'une des raisons souvent avancées est que certaines marchandises en provenance de l'Afrique occidentale sont transportées à un taux de fret qui n'est pas économiquement rentable, du fait de pressions exercées à cet effet sur les compagnies membres d'une conférence. Il en résulte que lorsque les recettes obtenues par les compagnies de navigation sont déduites du coût total d'un voyage moyen, les taux de fret sont alors calculés pour toutes les autres cargaisons, bois compris; ainsi, les taux de fret pour le transport de bois peuvent être plus élevés qu'il n'est réellement nécessaire, l'écart constituant en quelque sorte une subvention au profit d'un certain nombre de cargaisons en vrac telles que le cacao, l'huile de palme ou autres marchandises. Il existe ainsi une anomalie dans les taux de fret qui, somme toute, devraient être fondés sur la durée du voyage (nombre de jours), les salaires, le combustible, l'amortissement du navire, la nourriture, etc.

L'ensemble de ces éléments ne sont pas pris en compte de manière appropriée dans les taux de la conférence d'Afrique occidentale.

D'autres facteurs entrant en considération tels que le temps de chargement et de déchargement, les redevances portuaires et autres sont examinés avec plus d'attention.

Le bref aperçu qui précède permet de comprendre les avantages de l'affrètement lorsque cette formule est possible dans la pratique. Il est évident qu'en théorie, l'affrètement permet de réaliser des économies importantes. En revanche, le destinataire peut avoir à payer des frais supplémentaires qu'il n'est pas possible de prévoir, auxquels s'ajoutent les dépenses qu'entraîne une cargaison très importante nécessitant une manutention complexe, ainsi que des frais d'intérêt élevés. Le bois en grumes peut être entreposé à l'extérieur (et c'est généralement

le cas) et ainsi s'accumuler en attendant d'être chargé sur un navire affrété; par contre, les sciages, si l'on peut en rassembler une quantité suffisante, doivent être soigneusement mis à l'abri. Si cette protection peut être assurée, l'affrètement offre des avantages et nous citerons à cet égard deux exemples, l'un concernant le transport de sciages de ramin d'Indonésie en Italie et l'autre le transport d'acajou du Brésil et d'autres feuillus, du Brésil aux États-Unis.

Il convient de souligner à nouveau que les personnes les mieux placées pour affréter un navire en vue du transport de sciages de bois sont les vendeurs eux-mêmes qui contrôlent la production et le transport jusqu'au navire et ont des contrats avec divers acheteurs dans un pays. C'est ainsi qu'il a été procédé avec succès aux Philippines. Dans d'autres cas, des expéditeurs philippins ont négocié avec les compagnies maritimes un tarif spécial, la quantité servant d'incitation, et ont obtenu une réduction de plus de 10 % du taux de fret en combinant le chargement à bord d'un seul navire de cargaisons destinées à divers acheteurs. C'est le problème classique de l'offre et de la demande. En période de récession, on peut obtenir des conditions avantageuses et lorsque le marché est plus animé, des ports de chargement et de déchargement inadéquats ou des ports encombrés peuvent être mal desservis et les taux de fret et de surfret plus élevés.

#### 4. Le problème des méthodes de manutention

Afin de réaliser certaines économies sur les opérations de transport et de manutention, différentes règles d'emballage ont été étudiées et, de nos jours, les ballots de sciages répondent tous à certaines normes établies en consultation avec les expéditeurs, les compagnies de transport maritimes, les destinataires, etc.

L'expédition en vrac des sciages est aujourd'hui chose révolue. Bien que le grand colis idéal dont tous les éléments sont de même longueur et de même largeur, soit rarement possible, les solutions trouvées, qui peuvent être appliquées par la scierie ou l'exportateur, permettent d'accélérer le chargement, de limiter au maximum les pertes de volume disponible et d'assurer le transport ultérieur du bois par camion après déchargement au port d'arrivée. Il y a quelques années, la Timber Research and Development Association du Royaume-Uni a entrepris en Afrique occidentale et ailleurs une étude approfondie dont les recommandations ont été acceptées et appliquées avec enthousiasme. Ces recommandations ont aussi été adoptées, avec certaines modifications, par les compagnies maritimes dans d'autres régions.

5. Elaboration de nouvelles méthodes économiques de transport

Pour trouver de nouvelles méthodes économiques de transport des bois sciés ou ayant fait l'objet d'une transformation ultérieure, il nous faut revenir à l'emploi de conteneurs. Dans le cas des bois tropicaux, cette solution en est encore à ses débuts, mais il ne fait pas de doute que c'est la méthode de l'avenir. Une fois le bois dans un conteneur, il n'y a pratiquement plus de risque de dégât en transit. La cargaison peut aisément être transbordée et les pertes dues aux vols et autres méfaits, entre un entrepôt et un autre, que doivent couvrir les assurances, sont pratiquement éliminées. Pour que cette solution soit viable, il faut que les ports de marchandises soient équipés pour assurer la manutention des conteneurs et que certains autres problèmes soient réglés.

Si le bois scié doit séjourner pendant un certain temps dans un conteneur, il faut par exemple qu'il soit bien sec afin de ne risquer aucune détérioration. Lorsque le bois peut être séché artificiellement, la question est résolue. L'installation de séchoirs à bois est d'une extrême importance pour les pays producteurs qui, pour la plupart, en sont fort conscients. Si d'importants progrès ont déjà été réalisés dans la construction de tels séchoirs en Malaisie, au Brésil, aux Philippines, en Papouasie-Nouvelle-Guinée, ils sont encore insuffisants en Afrique occidentale.

Les bois traités de dimension normalisée en provenance de Malaisie sont pour la plupart séchés en étuve et expédiés dans des conteneurs.

Bien que notre étude porte essentiellement sur les bois durs tropicaux, il est bon de rappeler ici que la majeure partie des feuillus provenant de pays tempérés tels que le Canada et les Etats-Unis sont expédiés en conteneurs après avoir été séchés artificiellement.

On espère vivement que tous les autres pays suivront cet exemple car c'est là que réside l'avenir du transport. La plupart des bois durs tropicaux sont finalement utilisés après avoir été étuvés de manière à ramener leur teneur en humidité à un niveau acceptable qui, s'il varie quelque peu, doit se situer aux environs de 15 % pour permettre un acheminement en conteneur.

L'excédent de dépenses qu'implique cet étuvage peut être récupéré auprès des acheteurs. Cette opération réduit d'autre part la période de séchage qui doit autrement être effectuée en scierie après le débitage du bois, afin qu'il soit suffisamment sec pour être expédié.

Les conteneurs soulèvent un autre problème qui est presque analogue à celui que pose l'affrètement d'un navire. Un conteneur de 20 ou 40 pieds coûtant un prix forfaitaire, il doit être rempli au maximum puisque, dans le cas contraire, l'espace non occupé est payé, ce qui augmente le prix du mètre cube de marchandise acheminée. Le problème de la largeur est plus facile à résoudre que celui de la longueur, et l'utilisation maximale du volume disponible exige savoir et expérience. Le chargement des conteneurs doit être effectué de manière à faciliter le déchargement à l'aide de chariots élévateurs à fourche. Il existe trois types de conteneurs : le conteneur à chargement latéral, le conteneur à chargement frontal et le conteneur à extrémités ouvertes. Si ce dernier type n'est en général pas accepté par les destinataires, les deux autres le sont par la plupart d'entre eux; encore importe-t-il de s'en assurer au préalable. Un autre avantage important des conteneurs est qu'ils peuvent facilement être transbordés, ce qui accroît les possibilités de vente, car, pour des raisons évidentes, le transbordement du bois par les méthodes conventionnelles n'est guère apprécié.

Certains bois durs tels que le Sapèle d'Afrique et le Keruing d'Extrême-Orient peuvent naturellement voyager dans des conteneurs, comme certains autres bois durs et lourds, sans avoir été séchés au four. L'étude de ces divers problèmes est extrêmement importante et plus tôt les résultats des travaux menés par les diverses stations de recherche établies dans le monde auront été regroupés, mieux cela vaudra pour tous les intéressés, puisque les possibilités d'acheminement par conteneur s'en trouveront améliorées. Il est difficile de comparer les taux de fret par conteneur à ceux du fret classique car les premiers sont établis sur une base ex conteneur et couvrent par conséquent les frais de manutention portuaire ainsi que certaines économies réalisées sur les transports terrestres à l'arrivée.

Dans les conditions actuelles de marasme du marché du fret, le transport par conteneur semblerait coûter plus cher que le transport classique, encore que des économies soient réalisées sur les frais de manutention et de déchargement. Prenons comme exemple le transport d'emboîtures de porte en provenance de Malaisie :

Le fret par conteneur s'établit à l'équivalent de 79 dollars des Etats-Unis par mètre cube alors que le fret en vrac est de 69 dollars pour le même volume, encore faut-il tenir compte de l'économie d'environ 13 dollars par mètre cube qui peut être réalisée sur la manutention lors du déchargement. L'économie nette étant d'environ 3 dollars par mètre cube, ce mode d'acheminement, comme on le voit, est d'autant plus avantageux que le fret en vrac est officiellement plus proche des

72 à 75 dollars, bien qu'il soit aujourd'hui possible en négociant de le ramener à 69 dollars. Des éléments plus volumineux ont été expédiés de Manille à raison de 67,44 dollars par conteneur alors que le fret de vracquier le plus faible était de 65 dollars, mais là encore il faut souligner l'économie de 13 dollars réalisée sur la manutention portuaire. En outre, le tarif général par vracquier était coté à 72-33 dollars, montant qui pourrait bien être exigé un jour au lieu des 65 dollars précédemment mentionnés.

#### Conclusions

Le bois étant et devant rester une marchandise extrêmement importante, il importe que tous les intéressés recherchent constamment des méthodes propres à en réduire le coût afin qu'il puisse conserver auprès des utilisateurs une position concurrentielle par rapport aux matériaux de substitution. Il constitue pour la plupart des pays en développement une source vitale d'exportation et de recettes, mais les conditions de son exploitation et de sa manutention donnent encore souvent lieu à des gaspillages.

Les autorités des pays exportateurs de bois sont pour la plupart pleinement conscientes de ces difficultés. Il serait toutefois nécessaire que les transporteurs et les exploitants de scieries constituent un comité pour étudier, en liaison avec les services compétents de leurs gouvernements respectifs, les questions relatives au transport et à l'expédition. Ceci devrait contribuer à améliorer les installations portuaires, ainsi que les voies d'accès par rail et par route et, chose tout aussi importante, à former des dockers compétents et une main-d'oeuvre portuaire efficace. La rotation rapide des navires permet, elle aussi, de réduire le fret.

Un grand nombre de compagnies maritimes membres de conférences et certains anciens membres de conférences employant aujourd'hui des vracquiers qui se prêtent à une utilisation plus rationnelle des capacités disponibles pour le transport du bois, il a déjà été possible de limiter la hausse des frets.

Aucune économie appréciable ne peut être envisagée sur le transport des grumes. En effet, ce commerce dépend dans une large mesure du marché mondial des frets, il s'agit essentiellement d'une marchandise acheminée par affrètement et dont le volume est appelé à diminuer. La conteneurisation, par contre, avec les nombreux avantages qu'elle présente pour les consommateurs comme pour les armateurs, devrait être au premier plan des préoccupations de tous les intéressés dans les pays exportateurs.

Il importe de maintenir des relations étroites et confiantes avec tous les agents maritimes de manière à être informé du marché général du fret. Il est de même conseillé de rester en bons termes avec les compagnies maritimes qui, pour la plupart s'intéressent au transport des conteneurs, et aux services desquelles on pourrait ultérieurement avoir à faire appel. Il ne faut pas oublier que certaines petites compagnies qui offrent aujourd'hui des tarifs de fret peu élevés risquent en fin de compte de ne pas trouver le trafic rentable et d'abandonner les affaires. Il pourrait en résulter des pertes financières et d'autres difficultés pour l'expéditeur et le réceptionnaire, ainsi que cela s'est déjà produit. Les compagnies membres de conférences ont essayé dans le passé de contrôler le marché de diverses manières (ristournes de fidélité, etc.) mais dans le cas du bois cela ne s'applique plus réellement aujourd'hui qu'à l'Afrique occidentale et ce n'est à vrai dire plus très efficace.

- - - - -



