



TOGETHER
for a sustainable future

OCCASION

This publication has been made available to the public on the occasion of the 50th 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 for further information concerning UNIDO publications.

For more information about UNIDO, please visit us at www.unido.org

18143

ETUDE SUR LES COÛTS DE TRANSPORT DU BOIS ET
DES PRODUITS DU BOIS EN AFRIQUE

I.- JUSTIFICATION ET OBJET DE L'ETUDE

L'exportation du bois et des produits dérivés par un pays producteur exige sa coupe et sa transformation, son pré-acheminement par des pistes forestières et des voies de transport intérieur (voie fluviale et/ou routière et/ou ferroviaire) plusieurs opérations de chargement et de déchargement, des opérations administratives liées au passage portuaire, un transport par mer et, à destination, des opérations de post-acheminement (passage portuaire, manutention et transport intérieur).

D'où l'impérieuse nécessité, d'étudier, dans les pays africains producteurs de bois en grumes et de produits du bois, déjà confrontés à de réelles difficultés de compétitivité de leurs produits sur le marché international, les conditions et les coûts de transport de leurs bois et produits du bois et de dégager l'impact de ces coûts sur les prix à l'exportation et sur la compétitivité du bois et des produits du bois d'origine africaine en vue de faire des recommandations ayant pour objectif d'améliorer la qualité et les performances, sur le marché international, du bois africain et des produits dérivés.

La présente étude, réalisée à la demande de l'Organisation des Nations-Unies pour le Développement Industriel (ONUDI), s'attachera tout particulièrement à :

- Faire une brève présentation du marché mondial du bois.
- Analyser le commerce du bois entre l'Afrique et le reste du monde.

- Analyser les principaux circuits de commercialisation à l'intérieur et à l'exportation.

- Etudier l'organisation du transport du bois et des produits du bois : transport routier, ferroviaire et fluvial, conditionnement, stockage et manutention, transit, transport maritime proprement dit.

- Déterminer les coûts de commercialisation du bois et des produits du bois sur le marché intérieur et à l'exportation : prix intérieur, prix FOB, prix CAF.

- Analyser la sensibilité du bois et des produits du bois par rapport au fret maritime, aux autres coûts annexes du transport maritime et aux facteurs liés à la commercialisation du bois.

- Proposer une série de recommandations liées à l'organisation de la profession du bois par rapport à la fonction transport, au conditionnement, au transport proprement dit, au transit et à la manutention. Mais ces recommandations auront, aussi et surtout, trait au niveau et à la structure du fret maritime, au niveau et à la structure des autres coûts annexes du transport maritime, aux autres facteurs (interventions de l'Etat, taux de change,...) ayant une incidence directe ou indirecte sur les coûts de commercialisation du bois et des produits dérivés.

Le travail sur le terrain n'a pu porter, dans le cadre du budget et des délais impartis à l'étude, que sur le Cameroun, le Congo, la Côte d'Ivoire et le Gabon.

La visite de pays comme la République Centrafricaine (pays enclavé) le Ghana et le Libéria aurait certainement permis d'affiner l'analyse contenue dans le présent rapport.

Ce sont également des contraintes de budget et de délais qui ont empêché le consultant de mener une investigation plus poussée

CONCERNANT LE chiffrage de l'incidence de certaines pratiques constatées au niveau tant des exploitants forestiers et exportateurs que des transporteurs maritimes et auxiliaires du transport.

L'enquête proprement dite a été conduite auprès des exploitants forestiers, des exportateurs et offices de commercialisation du bois, des transporteurs terrestres et fluviaux, des transporteurs maritimes et auxiliaires des transports, ainsi qu'auprès des administrations et sociétés para-publiques intéressées au commerce international du bois et des produits dérivés.

II.- LE COMMERCE DU BOIS ET DES PRODUITS DERIVES ENTRE L'AFRIQUE ET LE RESTE DU MONDE

II₁.- Données générales sur le marché international

En dépit d'une tendance à la récession amorcée depuis le début de la présente décennie dans le secteur du bois et des produits ligneux, le bois demeure, avec un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 50 milliards de francs français (soit plus de 8 milliards de dollars des Etats Unis) (1), le 5ème produit le plus important dans le commerce mondial.

La valeur annuelle du commerce international des produits des bois tropicaux en grumes et des produits dérivés (sciages, contre-plaqués et placages) s'établit à plus de 6 milliards de dollars. De 1985 à 1987, cette valeur a augmenté de 26 % en moyenne par an.

(1) cf. Timber Trade Journal/OAB information N° 9 de Juillet Août 1986

En termes de volume, le marché mondial du bois et des produits dérivés est estimé à environ 60 millions de m³.

La part, dans ce marché, des exportations de grumes de feuillus tropicaux est tombée de 28,5 millions de m³ en 1987 à 22,9 millions de m³ en 1988, accusant ainsi une baisse de 19,5 % (2). Les estimations pour 1989 situent ces exportations à 23,8 millions de m³.

Les exportations de sciages d'origine tropicale par les pays producteurs, après s'être fixées à 9,1 millions de m³ en 1987 et 9,3 millions de m³ en 1988, devraient s'établir à 10,1 millions de tonnes en 1989.

Pour leur part les contre-plaqués tropicaux ont connu un accroissement constant de leurs exportations (6,86 millions de m³ en 1987 et 7,38 millions de m³ en 1988) qui devrait se poursuivre en 1988 : 7,47 millions de m³ sont envisagés.

Une analyse de la demande internationale de bois tropicaux permet d'établir que l'Asie consomme environ 51 % des bois tropicaux contre seulement 28 % pour l'Europe, environ 1 % pour les Etats-Unis et 12 % pour le reste du monde.

Les offres de bois et de produits de bois tropicaux émanent pour 83 % d'Asie, 13 % d'Afrique et 4 % d'Amérique du Sud.

Toutefois, les réserves actuelles de bois tropicaux dans le monde se situent en Amérique du Sud à concurrence de 57 % contre seulement 25 % en Afrique (3) et 18% en Asie.

(2) Conseil International des Bois Tropicaux - Sixième Session - Abidjan - Mai 1989 - Projet de déclaration sur le marché

(3) Ce chiffre correspond à la part des réserves de bois des pays membres de l'Organisation Africaine du Bois (OAB)

II₂. - Importance du bois dans les économies africaines

En l'absence de données sur le continent africain, nous nous attacherons ici à citer quelques exemples :

En Côte d'Ivoire et en 1985, les exportations de bois et de produits du bois ont rapporté à l'Etat ivoirien environ 111 milliards de F CFA et la valeur ajoutée du secteur de l'exploitation forestière (25 entreprises) s'est établie à 3 milliards de F CFA. Le bois, en dépit d'une baisse drastique des exportations de grumes, demeure encore le troisième produit d'exportation du pays.

Le secteur du bois emploie, en Côte d'Ivoire, près de 30 000 personnes. (4)

Au Cameroun le secteur du bois qui procure de l'emploi à plus de 10 000 personnes représente environ 11 % de la valeur totale des exportations (hors pétrole) et 5 % de la Production Intérieure Brute du pays (5).

A noter que le Cameroun exporte 2,3 % du volume de bois tropicaux échangés dans le monde et représente 14,8 % des exportations de bois du continent africain. Au Gabon, le bois se situe au deuxième rang des exportations du pays et offre plus de 20 000 emplois.

Le Ghana exporte 1 % du total des bois tropicaux échangés dans le monde. Le bois y occupe le troisième rang des exportations du pays après le cacao et les minerais.

L'industrie du bois procure de l'emploi à environ 70 000 personnes.

(4) Structure et évolution des taux de fret des bois en grumes et dérivés dans le commerce maritime de la Côte d'Ivoire - IDREM Mai 1989.

(5) Etude des coûts de transports et des autres coûts annexes des bois tropicaux au Cameroun - CNCC - SOPREMER - Juin 1985

II₃. - Les espèces, les produits et les pays concernés

En 1985, le Cameroun, le Congo, la Côte d'Ivoire[#], le Gabon, le Libéria et la République Centrafricaine ont ^{exporté} leurs bois et produits dérivés essentiellement vers les pays de la CEE.

Ainsi, sur 3 126 058 m³ de grumes exportées par l'ensemble de ces pays :

- 84 %, soit 2 621 677 m³ ont été acquis par les pays européens, dont 2 157 077 m³ pour la seule CEE.
- 6 % ont été destinés aux pays asiatiques.
- Les 6 % restants sont allés à d'autres pays africains.

De même, concernant les sciages, sur un volume global de 557 510 m³ exportés, (Libéria non compris) l'Europe a enlevé 74 % contre 5,5 % pour l'Asie et 7,5 % pour les pays africains importateurs.

S'agissant des exportations de placages qui se sont fixés à 150 560 m³ (Libéria non compris), les principaux clients sont l'Europe à concurrence de 74 % et les pays africains importateurs de bois pour 10 %.

Enfin, en ce qui concerne les contreplaqués, les exportations de l'année se sont établies à 35 030 m³. La part de l'Europe a été de 48 % et celle des pays africains importateurs de bois de 36 % . (6)

En Côte d'Ivoire, quoiqu'il existe plusieurs espèces de bois, les espèces les plus sollicitées en grumes restent le Niangon, le Framiré, le Koto, le Tali et dans une moindre mesure l'acajou, le Sipo, le Makoré et l'Assamela qui sont victimes, depuis deux décennies, d'une surexploitation.

(6) Etude du transport maritime des produits forestiers (étude complémentaire) dans les pays membres de l'CAB - FAO/OAB - Janvier/Février 1989 -

En matière de bois débités, le Samba (Ayous) et l'Iroko représentent actuellement au moins 70 % des exportations globales de bois débités.

En 1985, la Côte d'Ivoire a exporté 1 394 000 m³ de bois dont 869 000 m³ de grumes, 301 000 m³ de sciages, 48 000 m³ de placages et 5000 m³ de contreplaqués. Les industries de 3ème transformation du bois s'y installent progressivement.

Sur la même période, le Cameroun a exporté environ 600 000 m³ de grumes et 80 000 tonnes de bois travaillé. Les exportations de bois et de produits dérivés dans ce pays portent pour 57 % sur l'Azobe, le Sapelli et l'Ayous. Dix autres espèces font l'objet de marchés annuels supérieurs à 5 000 tonnes. Parmi celles-ci, on trouve l'Acajou, le Bubinga, le Dibetou, le Doussié, l'Iroko, le Moabi et le Sipo.

Le Gabon exporte essentiellement des bois en grumes un peu de contreplaqués et très peu de placages. Ces exportations sont constituées à 70 % d'Okoume et 30 % de bois divers parmi lesquels l'Ozigo tient une place de choix.

Les autres espèces de bois divers sont, entre autres, l'Acajou, le Kevazingo, le Doussie, le Moabi, le Douka, le Wendje, le Paorosa, l'Ebene, le Sapelli, le Niangon, le Dibetou, l'Iroko, le Tali, le Tiama, le Bossé et le Bahia.

En 1985, le Congo a exporté 508 000 m³ de bois et de produits du bois (bois débités et placages exclusivement) dont principalement de l'Okoumé et du Limba.

Les espèces de bois divers qui y sont exportées sont pour noms : le Bahia, l'Accuminata, l'Afromosia, le Bilinga, le Bossé, le Dibétou, le Douka, le Doussié, l'Iroko, le Faro, le Moabi, le Paorossa, le Sapelli, le Sipo, le Tali, le Tiama, le Wendje,...

Au Ghana, l'Iroko et Obéché représentent 45 % des volumes exportés. On y rencontre également de l'ofram et de l'Asanfona. Pour les cinq années à venir, il est envisagé l'entrée sur le marché de l'exportation de l'Avodire, du Danta, du Dahoma, de l'Esa et de l'Albizia. Le Ghana exporte des grumes, des sciages, des placages et quelques produits de troisième transformation.

II₄. - Les perspectives du bois et des produits africains du bois à l'exportation

L'Afrique se classe, derrière l'Amérique du Sud, en deuxième position pour les réserves mondiales de bois tropicaux avec environ 25 % des dites réserves.

II₄₁. - Les bois en grumes

Le Continent Africain demeure le principal fournisseur de l'Europe en bois en grumes: 97 % des importations de la CEE en 1987 contre 95 % en 1986. Cet accroissement est essentiellement imputable à l'arrêt de l'exportation des grumes par les pays asiatiques.

Dès lors, pour les bois en grumes, les perspectives apparaissent très favorables. A noter, toutefois que :

- Certains pays africains généralement à plus forte densité de population, comme la Côte d'Ivoire et, à un degré moindre, le Cameroun, ont décidé de limiter leurs exportations de bois en grumes, pour asseoir ou pour protéger leurs industries de transformation du bois et/ou pallier la diminution de leurs ressources forestières et/ou garantir l'approvisionnement de leur propre marché national.

Partant, ce sont surtout les pays à capacité forestière importante et à faible densité de population comme le Gabon et le Congo qui vont continuer d'alimenter le marché de l'exportation des grumes.

D'autres pays comme la République Centrafricaine pourraient se joindre à ce groupe de pays s'ils reçoivent une aide suffisante leur permettant de se doter d'infrastructures aptes à favoriser l'évacuation de leurs bois. Le Congo se situe, également, à cause de sa partie Nord, dans cette dernière catégorie de pays.

- Suite à l'action de certains mouvements écologistes, l'utilisation du bois et des produits du bois est interdite en matière de constructions publiques, voire privées, dans certaines villes européennes, ce qui pourrait en limiter la demande.

II₄₂.- Les bois débités

Les perspectives du marché semblent également bonnes pour les bois débités et singulièrement pour les bois séchés ou sciés à dimensions exactes.

II₄₃.- Les placages

Le marché semble également ouvert pour les placages déroulés dont la réalisation ne nécessite ni gros investissements, ni main-d'oeuvre particulièrement qualifiée. Par contre, les placages tranchés qui nécessitent des moyens plus importants et une expertise locale plus poussée risquent de connaître une progression plus limitée.

II₄₄.- Les contreplaqués

Concernant les contreplaqués, à part quelques essences homogènes comme l'Okoumé, les perspectives apparaissent quelque peu limitées. En effet, les particularités de chaque essence en matière de déroulage, de séchage, de retrait et de collage dessement les forêts africaines qui sont plutôt hétérogènes.

De plus, les contreplaqués d'origine africaine ont un prix de revient bien supérieur à celui des contreplaqués asiatiques.

Par ailleurs, les usines de transformation du bois en Afrique travaillent sur des délais beaucoup plus longs que ceux de leurs homologues en Asie ou en Europe.

En outre, rare sont les essences qui ne peuvent être remplacées par des produits de substitution tels que les bois résineux et les panneaux dérivés du bois, singulièrement en ce qui concerne les feuilles intérieures des contreplaqués.

Enfin, il apparaît une préférence de plus en plus marquée, sur le marché Européen notamment, pour les bois clairs.

II₄₅. - Les produits plus élaborés

La production d'éléments de meubles, de meubles et de chassis par exemple se fera dans des proportions encore limitées compte tenu :

- Des exigences de qualité imposées par les consommateurs Européens et Asiatiques.

- Des délais plus longs de livraison qu'exigent les industries africaines de transformation du bois, moins équipées.

- De la faiblesse de la surface financière et, plus particulièrement, de la trésorerie de ces industries.

- Du manque de souplesse dans la réaction des industries africaines de transformation vis-à-vis des évolutions de goûts et de modèles.

III.- LES PRINCIPAUX CIRCUITS DE COMMERCIALISATION DU BOIS
ET DES PRODUITS DU BOIS DE LA COTE D'AFRIQUE

III₁.- Analyse par zones géographiques

III₁₁.- Les principaux circuits de vente

Selon une étude de l'OAB, ils peuvent se résumer comme suit (8) :

A) Les Grumes

- Le circuit Asie du Sud à Asie du Nord

Les grumes provenant de 75 à 100 points d'origine sont regroupés dans un nombre très réduit de ports (1 à 3 ports) et chargés sur des navires grumiers de 5 000 à 7 000 m³, en chargement complet. Les grumes sont chargées au mouillage à partir de radeaux ou de chalands et déchargées dans un nombre limité de ports (1 à 3 ports). La cargaison est généralement achetée par un seul importateur. La vente se fait FOB. Le retour se fait à vide. Sur ce marché, les grumes d'origine africaine ont à peine représenté 1 % de l'ensemble des importations en 1985.

- Le circuit Amérique du Nord - Japon

Le transport est effectué par des navires grumiers de 18 000 à 25 000 m³ de capacité de chargement. Le chargement se fait dans seulement un à deux ports à partir de quais, radeaux et chalands et au mouillage. Les déchargements se font dans un à trois ports au maximum. Les retours se font à vide. La cargaison est essentiellement constituée de bois tendres.

- Le circuit Côte-Ouest Africaine - Europe

En 1985, les pays de la Côte Occidentale d'Afrique ont fourni 97 % des bois tropicaux en grumes dont avaient besoin les pays Européens.

(8) Etude du transport maritime des produits forestiers des pays membres de l'OAB - Avril 1988

Le transport des grumes est généralement assuré par des navires conventionnels qui chargent dans 4 à 7 ports et déchargent en Europe dans un nombre aussi important des ports. Les cargaisons n'étant généralement pas groupées sont d'un volume beaucoup plus faible (de quelques centaines de m³ à quelques milliers de m³).

Les armateurs qui transportent également d'autres marchandises sur les mêmes navires pour rentabiliser l'escale ne peuvent généralement pas charger en cas de mauvais temps, de marées basses ou de nuit.

B) Les bois travaillés : sciages, contreplaqués et placages

- Les circuits Colombie Britannique, Canada vers le Japon et Colombie Britannique, Canada vers l'Europe

Il s'agit essentiellement de transport de bois tendre par des navires spécialisés de 35 000 à 50 000 m³ de capacité avec possibilité de fret en retour.

- Le circuit Asie du Sud-Est - CEE

Les chargements se font pour 95 % en ballots ou palettes et 5 % en containers. Les cargaisons comprennent d'importants lots transbordés par Singapour et proviennent essentiellement des Philippines, de l'Indonésie et de la Malaisie.

- Le circuit Côte Occidentale d'Afrique - CEE

En 1985, l'Afrique a représenté environ 18 % des bois travaillés vendus sur le marché Européen. Ces cargaisons sont généralement transportées par des navires ro - ro ou conbulk ou entièrement cellularisés et, de plus en plus rarement, par des navires conventionnels (cas surtout des armements nationaux de la sous-région).

III₁₂ La Commercialisation du bois et des produits
du bois d'Afrique

9

A) Les exportations de bois en grumes d'Afrique
par pays (voir tableau N° 1)

De 1985 à 1987, les exportations africaines de bois en grumes ont connu une baisse constante et sont passées de 4,595 millions de m³ à 3,967 millions de m³.

Avec environ 30 % des exportations africaines^{en}/1987, le Gabon occupe le premier rang des exportateurs, suivi de la Côte d'Ivoire (617 000 m³) et du Cameroun (442 000 m³).

A noter, toutefois, que sur la même période, la production de grumes est surtout dominée par le Cameroun avec 12,447 millions de m³ en 1987.

Puis viennent la Côte d'Ivoire avec 11,792 millions de m³, le Gabon 9,884 millions de m³ et le Libéria 5,640 millions de m³.

En 1987, en valeur, sur un total de 415,674 millions de dollars des Etats pour toutes les exportations africaines, le Gabon a encaissé plus de 25 % (112 millions de dollars). La Côte d'Ivoire occupe la deuxième place avec 81 millions de dollars suivie par le Congo (54 millions de dollars) et le Cameroun (47 millions de dollars).

A noter, ici, les parts respectives de l'Asie et de l'Europe dans la valeur des exportations de grumes en 1987 : 1 842,8 millions de dollars et 1 503 millions de dollars.

B) Les exportations de sciages d'Afrique par les pays
exportateurs : (cf. tableau N° 2)

Les sciages d'Afrique ont enregistré, dans la production comme à l'exportation, une hausse entre 1985 et 1987.

Toutefois, la production du continent en 1987 n'atteint pas le dixième de celle de l'Europe (83,301 millions de m³) qui elle même reste bien inférieure à la production de l'Asie⁴ : 103 millions de m³.

Les plus grands producteurs de sciages d'Afrique sont, dans l'ordre : la Côte d'Ivoire avec 775 000 m³, le Cameroun avec 565 000 m³, le Ghana et le Libéria : environ 310 000 m³.

En ce qui concerne les exportations africaines, la Côte d'Ivoire en réalise pratiquement la moitié avec 460 000 m³. Viennent ensuite le Ghana (173 000 m³) et le Cameroun (63 000 m³).

Il convient de relever que l'Afrique n'exporte qu'un 25 ième de la part Européenne de sciages et environ un dixième de celle de l'Asie.

En valeur, les sciages procurent environ 212 millions de dollars des Etats Unis dont plus de 50 % pour la seule Côte d'Ivoire : 122 millions de dollars.

Le Ghana, le Cameroun et le Congo occupent respectivement les deuxième, troisième et quatrième places avec 30,5, 14,8 et 11,5 millions de dollars.

C) Les exportations de placages d'Afrique par pays exportateurs (voir tableau n° 3)

L'Afrique a produit, en 1987, 573 000 m³ de placages, c'est-à-dire à peine la moitié de la production de l'Asie et moins du tiers de celle de l'Europe.

La production africaine enregistre, toutefois, une hausse constante depuis 1985.

La Côte d'Ivoire se classe en tête de cette production avec près du quart des placages (166 000 m³), suivie par le Gabon (97 000 m³) et le Cameroun (63 000 m³).

En ce qui concerne les exportations, l'Afrique réalise 195 000 m³ dont 75 000 m³ pour la Côte d'Ivoire, 43 000 m³ pour le Congo et 21 000 m³ pour le Ghana.

En valeur, les exportations de placages rapportent 73 millions de dollars des Etats Unis à l'Afrique dont 28,4 millions à la Côte d'Ivoire, 15,6 millions du Congo et 11,2 millions au Cameroun.

D) Les exportations de contreplaqués d'Afrique par pays exportateurs : cf. tableau N° 4

De 1985 à 1987, la production de contreplaqués d'Afrique a connu une légère hausse, passant de 584 000 m³ à 624 000 m³. Cependant, cette production reste encore largement en deça de celle de l'Europe 3,1 millions de m³ et davantage encore de celle de l'Asie : 19,5 millions de m³.

Le Gabon enregistre la plus forte production : 131 000 m³ contre seulement 45 000 m³ pour la Côte d'Ivoire et 25 000 m³ pour le Ghana.

Le Gabon se classe également en tête de la liste des exportateurs africains : 46 000 m³ contre 23 000 m³ pour la Côte d'Ivoire.

En valeur, le Gabon reçoit 14,8 millions de dollars des Etats Unis contre 13,5 millions pour la Côte d'Ivoire.

III₁₃.- Les importations de bois africains par pays importateurs

A) Les bois en grumes (voir tableau N° 5)

La France, l'Italie et la République Fédérale d'Allemagne

sont par ordre d'importance, les gros importateurs de grumes d'Afrique avec respectivement 882 560 m³, 516 370 m³ et 371 550 m³.

Le Japon se classe en 4ème position avec 248 830 m³.

La France s'adresse pour plus des deux tiers de ses besoins au Gabon et au Libéria.

L'Italie achète surtout en Côte d'Ivoire et au Cameroun : 58 % de ses approvisionnements en bois en grumes d'origine africaine.

L'Allemagne Fédérale s'approvisionne essentiellement auprès du Ghana pour un tiers au moins de ses besoins. Ensuite viennent, très loin derrière, le Cameroun et le Libéria.

Le Japon assure 87 % de ses importations de bois en grumes auprès du Gabon.

B) Les sciages (voir tableau n° 5)

Les plus gros clients des pays africains sont, par ordre d'importance : l'Italie avec 142 520 m³, le Royaume Uni avec 124 790 m³ et la France avec 117 360 m³. Les parts importées par les Etats-Unis d'Amérique et le Japon sont négligeables : respectivement 9090 m³ et 50 m³.

L'Italie et la France achète leurs sciages africains presque exclusivement en Côte d'Ivoire : 84 % et 82 %.

Le Royaume Uni pour sa part s'approvisionne à 50 % sur le marché du Ghana et 25 % sur le marché ivoirien, soit 75 % pour les deux pays concernés.

Les faibles quantités importées par les Etats-Unis et le Japon proviennent essentiellement de la Côte d'Ivoire.

C) Les placages (cf. tableau n° 6)

La République Fédérale d'Allemagne, l'Italie et la France sont les plus gros importateurs de placages africains.

L'Allemagne Fédérale s'adresse pour plus de la moitié de ses besoins à la Côte d'Ivoire et pour environ 20 % au Congo. Ensuite vient le Ghana.

L'Italie s'approvisionne en placages africains à hauteur de 65 % auprès du Cameroun. Les 2ème et 3ème places reviennent à la Côte d'Ivoire (environ 20 % de ces importations) et le Congo.

Sur le marché français, le Congo se classe en tête avec 38 %, suivi de la Côte d'Ivoire (30 %) et du Cameroun.

Tout comme pour les sciages, les Etats-Unis et le Japon, qui n'importent qu'une quantité négligeable de placages africains, s'adressent au marché ivoirien.

D) Les contreplaqués (cf. tableau N° 6)

Les faibles quantités de contreplaqués commandées sur le marché africain le sont essentiellement par la France, suivie de très loin par l'Allemagne Fédérale et l'Italie.

Le Gabon fournit à la France 80 % de ses besoins en contreplaqués d'origine africaine. Les deux autres pays fournisseurs de la France sont le Cameroun et la Côte d'Ivoire.

Le Gabon fournit également, respectivement 61 % et 73 % des besoins des marchés Allemand et Italien. Ensuite se classent loin derrière le Cameroun et la Côte d'Ivoire.

A noter que les pays d'Asie n'importent pas de contreplaqués d'Afrique. Il convient de souligner également que la part infime importée par les Etats-Unis d'Amérique l'est exclusivement auprès de la Côte d'Ivoire : 12 000 m³.

III₂.- La structure du secteur

III₂₁.- Les exploitants forestiers

Il s'agit généralement de nationaux des pays concernés ou de sociétés industrielles de transformation du bois. Généralement, ces sociétés livrent leur produit au prix place à des sociétés exportatrices ou directement à des sociétés industrielles de transformation locale du bois.

III₂₂.- Les sociétés exportatrices

Au Congo, la commercialisation des bois en grumes est un monopole d'Etat assuré par l'Office Congolais du Bois (O.C.B.).

Au Gabon, à part l'Okoumé et l'ozigo dont la commercialisation est un monopole d'Etat exercé par la Société Nationale des Bois du Gabon (SNBG) l'exportation des bois divers en grumes est libre.

Dans la plupart des autres pays de la Côte Occidentale d'Afrique, le secteur de l'exportation est généralement entre les mains de sociétés européennes. L'exportateur en Afrique vend généralement FAS (Free Alongside Ship) ou FOB (Free on Board), mais beaucoup plus rarement C et F (coût et fret). La majeure partie des exportations se fait en direction de l'Europe. Certains pays comme la Côte d'Ivoire pratiquent la politique des quotas.

III₂₃.- Les sociétés importatrices

Il s'agit, soit d'importateurs/distributeurs qui achètent le bois et les produits du bois pour les revendre à destination à des artisans et petits industriels, soit d'importateurs/utilisateurs finals qui transforment eux-mêmes leurs marchandises en produits semi-finis et/ou finis.

Selon le pays d'importation considéré, certains négociants peuvent travailler pour leur propre compte et jouer le rôle de

courtiers ou d'agent pour compte de tiers (importateurs/distributeurs ou importateurs/utilisateurs finals).

A noter que certaines sociétés, françaises notamment, pratiquent une intégration verticale : elles jouent les fonctions d'exploitant forestier, de société industrielle de transformation sur place, d'exportateur et d'importateur/distributeur ou importateur/utilisateur final en Europe.

A noter, également, que de cette forme d'organisation il découle que :

- La commercialisation est généralement et presque exclusivement effectuée par des sociétés situées en Europe qui seules élaborent, et passent les contrats, règlent les litiges, payent le fret, suivent l'évolution du marché, assurent les relations avec les banques et avec les clients.

- Les sociétés implantées dans le pays africain producteur de bois et de produits dérivés n'agissent dès lors qu'en qualité d'exportateurs exécutants.

III₃.- La situation des commandes et le mécanisme de formation des prix

Il n'existe pas de contrats à long terme liant les exploitants forestiers et les exportateurs. Dès lors, ces derniers achètent des lots allant de quelques centaines à plusieurs milliers de m³, au coup par coup, chaque transaction faisant l'objet d'une négociation sur les prix d'achat au producteur.

C'est de ce fait, le cours international de chaque produit qui en détermine le prix d'achat à l'exploitant forestier ou à l'industriel/exportateur qui se détermine à vendre ou à différer la vente de son produit selon son prix de revient. En effet, le prix d'achat proposé par l'exportateur peut laisser une marge bénéficiaire insignifiante au producteur ou même être en deça du prix de revient de celui-ci.

Ces fluctuations de prix sont généralement plus fortes sur le marché des bois en grumes. Ces fluctuations sont exacerbées par le fait que, selon le pays africain considéré, seuls 5 à 25 % des essences proposées constituent des produits uniques pour lesquels la substitution est difficilement envisageable.

Par ailleurs, la possibilité pour les acheteurs d'obtenir immédiatement, par télex ou par téléfax et de par le monde, les volumes disponibles par essence, les prix proposés, le niveau du fret maritime et les délais de livraison, accroît la spéculation et la sensibilité du prix d'achat du bois et des produits du bois d'Afrique à l'environnement économique international.

IV.- LES COUTS DE TRANSPORT DU BOIS ET DES PRODUITS DU BOIS DE LA COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE

IV₁. - L'organisation du transport

IV₁₁. - Le transport intérieur

IL a surtout cours en Côte d'Ivoire et, à un degré moindre, au Cameroun.

A) Le transport routier

- Des chantiers aux parcs de rupture

Le transport des bois en grumes ou des bois débités des chantiers aux parcs de rupture est assuré par des tracteurs sur des pistes créées et entretenues par les exploitants forestiers. Ce type de transport est entièrement réalisé, pour compte propre, par les exploitants forestiers en raison des réticences des transporteurs publics à s'engager sur les pistes forestières.

Le transport routier des chantiers aux parcs de rupture est un facteur de surcoût, notamment dans les zones de forêts équatoriales où l'ouverture et l'entretien des pistes devient presque impossible pendant les saisons de pluies.

C'est sur les parcs de rupture que les bois en grumes des différents chantiers sont regroupés et que le bois débité est marqué et calibré.

- Des parcs de rupture aux usines et aux ports

Les parcs de rupture sont généralement créés à proximité d'axes routiers plus importants et sur des sites généralement accessibles.

Le transport des grumes est généralement assuré par des tracteurs avec semi-remorques de cinq essieux (1, 2, 2) chargés en moyenne de 30 m³ de bois.

Le transport vers les usines de transformation du bois se fait, pour l'essentiel, pour compte propre (80 à 90 %), le recours aux transporteurs publics ne se limitant, ainsi, qu'à des besoins ponctuels.

Le transport vers les ports est assuré à 40 ou 50 % par des transporteurs publics, le reste de la capacité de transport appartenant à des forestiers.

Dans les pays d'Afrique Centrale, le transport routier des grumes n'est aisé que sur 4 à 5 mois dans l'année, les périodes de pluies exigeant souvent la pose de barrières de pluies ou d'importants travaux d'entretien et de réfection, toutes choses qui allongent les délais normaux d'évacuation du bois et des produits dérivés et en obèrent les coûts de transport.

Le bois transformé est généralement acheminé vers les ports, soit en vrac, soit par conteneurs. Ce transport est généralement assuré à plus de 50 % pour compte propre par des tracteurs avec plateaux. La charge utile se situe généralement entre 20 et 28 tonnes.

Le transport par conteneurs est assuré avec des conteneurs chargés à environ 7 tonnes.

Une amélioration du réseau routier servant à l'évacuation du bois et des produits dérivés permettrait de réduire les coûts de revient au producteur par la réduction des charges

d'entretien, l'acroissement de la rotation des camions et l'augmentation de la concurrence entre transport

B) Le transport ferroviaire

Il existe essentiellement au Cameroun, au Congo et au Gabon ou il vient en complément du transport routier ou fluvial dans le cadre d'un transport intermodal.

Au Congo, il assure le relais des voies fluviales pour l'évacuation des bois et produits ligneux autres que ceux du sud, (y compris ceux de la République Centrafricaine), de Brazzaville vers Pointe Noire. Au Cameroun, il prend le relais de la route dans l'évacuation des carçaisons du Centre, du Centre Sud et de l'Est. Au Gabon il assure le transport de la totalité des bois de sa zone d'influence sur l'axe Franceville - Owendo.

La tarification du bois et des produits du bois se fait suivant des formules très complexes qui intègrent la distance à parcourir, la classe tarifaire du produit et la charge par wagon. Cette tarification favorise les bois pauvres et pénalise les bois riches : on y applique un système de péréquation.

On reproche aux chemins de fer camerounais et surtout congolais, la faible disponibilité des machines à tri dans les gares, le manque de disponibilité des wagons et la lenteur de l'acheminement qui nuisent à la fraîcheur et la qualité du bois et engendrent des difficultés de trésorerie pour les exploitants forestiers à faible surface financière. En guise d'illustration de ce point, il suffit de mentionner que C.F.C.O (Chemins de fer du Congo) a actuellement une cadence d'évacuation de seulement 20 000 à 25 000 m³ par mois.

Les chargeurs reprochent à l'OCTRA (chemins de fer du Gabon) le niveau élevé de ses tarifs.

C) Le transport fluvial

Il se situe en amont du transport ferroviaire, au Congo notamment.

Il assure l'évacuation des bois et de produits ligneux dans l'aire d'attraction du port de Port-Gentil au Gabon.

Le transport du bois est assuré par radeaux, par barges ou par flottage.

Les sociétés de transport fluvial disposent généralement de barges, de pousseurs et de micro-pousseurs.

Les difficultés liées au transport fluvial se situent au niveau de l'ensablement fréquent des ports fluviaux (Brazzaville notamment), du manque d'entretien du matériel qui en altère la disponibilité, de l'arrêt obligatoire de la navigation pendant la saison sèche ^{que} durant trois à cinq mois pour tirant d'eau insuffisant, ainsi/des problèmes de responsabilité du transporteur fluvial en cas de litige, d'avarie ou de perte de la cargaison.

IV₁₂.- La manutention

Elle se fait, en cas de transport international, d'abord au point de rupture de charge, ensuite au parc à bois et enfin au niveau de la mise à bord du navire.

- La manutention au point de rupture de charge (en cas de transport international)

Elle consiste à décharger le bois ou les produits du bois des radeaux, plates ou barges en vue de leur chargement sur wagons.

Il convient de dénoncer, à ce stade, le manque d'équipement et les difficultés physiques rencontrées dans la manutention des marchandises : manque de matériels de tri en gare, mauvais état des engins de levage, manque de wagons, ensablement fréquent des ports, déraillements fréquents, etc...

- La manutention au niveau des parcs à bois

Les sociétés d'exploitation des parcs à bois sont généralement chargées :

* du déchargement des wagons ou des camions-remorques ou encore des barges et radeaux ;

* de la mise en piles : cette opération consiste à organiser les grumes en fonction des départs des différents lots et des destinations de ces lots telles que prévues par les marquages. L'opération vaut également pour les bois travaillés ;

* de la reprise sur piles : les chargeurs reprennent le bois pour le mettre sur des remorques ou des plates et les tirent jusqu'à la zone d'embarquement ;

* de l'approche du bois vers le périmètre d'embarquement pour en permettre la prise en charge, sous-palan du navire pour les bois approchés par flottage ou sur barges, et dès ce périmètre pour les bois à charger à quai ;

* la manutention au niveau des parcs à bois est très sensible au niveau des eaux (en cas de transport fluvial), au rythme d'approvisionnement du parc à bois par les véhicules de transport routier, la compagnie de chemin de fer ou la société de navigation fluviale, au nombre des connaissements qui détermine la rapidité des allotissements, ---

Ce type de manutention est également sensible à la disponibilité du matériel de manutention ou de remorquage, à la qualité de ce matériel et à l'organisation du travail (existence de possibilités ou non de travailler en heures supplémentaires ou de nuit, si le calendrier de rotation du navire l'exige).

- La manutention portuaire

Elle tire son importance du fait qu'elle conditionne, et la durée de séjour du navire dans le port, et son coût de passage portuaire.

Les cadences de manutention varient avec les conditions physiques présentées par le port (port abrité ou port soumis aux courants et aux vents, port en eau profonde ou port d'estuaire, port disposant de nombreux quais, terre-pleins et hangars ou port possédant une infrastructure sommaire, etc...) le niveau d'équipement du port (portiques à conteneurs, grues, etc...) les horaires de travail (24 heures sur 24, y compris les jours fériés, ou 8 heures par jour avec impossibilité de travailler la nuit ou les jours fériés) la taille des lots à charger, le conditionnement du produit. (fardeaux cerclés, conteneurs, vrac, ...)

.../...

et le niveau d'équipement des acconiers et manutentionnaires (chargeurs, grues, chariots - élévateurs, ...).

Par rapport à ces critères, les ports et rades des pays concernés peuvent être classés comme suit :

| | | |
|---------------|-----------------------------------|--|
| Côte d'Ivoire | : Abidjan San-Pédro | } excellentes conditions portuaires |
| Cameroun | : Douala Campo Kribi | : bonnes conditions portuaires en dépit des effets de la marée } conditions médiocres de chargement en rades |
| Gabon | : Owendo Port-Gentil | } Bonnes conditions portuaires, malgré les forts courants de nuit et le sous-équipement des ports |
| Congo | : Pointe-Noire | : Assez-bonnes conditions portuaires, malgré le sous-équipement du port et le fait qu'il ne dispose que d'une seule entrée pour les camions. |
| Ghana | : Tema Takoradi | : bonnes conditions portuaires : conditions médiocres de chargement. |
| Libéria | : Buchanan Cap Palmas Sinoe | : bonnes conditions portuaires } conditions médiocres de chargement. |

Le coût de la manutention est d'abord influencé par la coupe standardisée ou non du bois et ensuite par le coût de la main-d'oeuvre docker. Le coût de la manutention est influencé, enfin, par le fait de n'utiliser, dans les ports africains, que les équipements du bord, par les cadences de manutention et par les fréquences des touchées portuaires. En effet, un navire qui escale dans 4 à 7 ports aura des frais de manutention beaucoup plus élevés qu'un navire touchant un ou deux ports et ceci, autant au chargement qu'au déchargement.

IV₁₃ - Le conditionnement du bois et des produits du bois

Les bois en grumes sont généralement chargés en vrac. A noter, toutefois, que les rondins d'eucalyptus (Congo) ou de tecks (Côte d'Ivoire) sont cerclés à l'aide de feuillards métalliques, de fils d'acier à haute résistance ou de sangles en nylon.

.../...

Les bois débités sont chargés sous la forme de fardeaux de 1 à 1,4 m³ de volume. Ils ont généralement une longueur inférieure à 4 mètres. Les bois débités sont théoriquement séparés par des tasseaux de 8 mm d'épaisseur au maximum. Dans la réalité, ces tasseaux dépassent quelquefois 15 mm d'épaisseur.

Les fardeaux de bois débités sont cerclés à l'aide de feuillards métalliques, de fils d'acier à haute résistance ou de sangles en nylon, etc...

Les fardeaux sont généralement munis de traverses à leur partie inférieure pour permettre l'introduction des fourches des engins de manutention.

Généralement, seuls les bois tranchés, déroulés, contreplaqués et certains bois débités séchés sont protégés des intempéries par des feuilles de polyvinyl.

Les bois travaillés (débités, placages, contreplaqués, ...) sont parfois transportés par conteneurs. Ces bois travaillés, à l'exception des bois débités non séchés, peuvent être transportés dans des conteneurs courants. Certains lots sont transportés dans des "Flat rack containers" qui ont l'avantage de faciliter l'empotage et le dépotage, surtout lorsque les parois latérales sont rabattables. De plus, les parois latérales rabattables permettent, en cas de retour à vide, l'empilement de 8 unités dans le volume d'une seule. La location des flat rack containers est facteur d'un surcoût qui se résorbe, dit-on couramment dans les milieux professionnels, à travers le coût plus faible de la manutention au déchargement dans le port de destination finale. Le cerclage de bois encore humides entraîne, pour sa part, des surcoûts dus au fait que le bois rétrécit au cours du séchage. Conséquence: le cerclage glisse et les traverses tombent et s'abîment ou se cassent. Du fait de ce mauvais cerclage, il faut quelquefois remettre un feuillard avant le chargement sur le navire: coût de l'opération: environ 1.000 FCFA/m³ en Côte d'Ivoire.

L'empotage des containers à quai ou même départ usine entraîne souvent une sous-utilisation de la capacité de chargement du conteneur, si bien que la pratique de la facturation de la quantité effectivement chargée a cédé le pas à celle de la facturation à la boîte qui conduit au paiement d'un faux-frêt.

Par ailleurs, il est généralement admis que les taux de remplissage obtenus avec les containers de 40 pieds (qui n'ont pas cours sur la Côte Occidentale d'Afrique) sont meilleurs à ceux qu'on réalise avec les containers de 20 pieds.

.../...

IV₁₄ - Le transport maritime proprement dit

A) Les navires utilisés sur la Côte Occidentale d'Afrique pour le transport des bois en grumes et produits ligneux

- les grumes :

Elles sont généralement transportées par :

* des navires grumiers

Ils ont été spécialement conçus pour le transport des grumes en cales et, s'il y a lieu, sur le pont. Pour ce faire, ils disposent de solides couvercles d'écoutes et d'étauçons. Ils disposent de bigues capables de lever 10 tonnes et de grues ayant une capacité de levage généralement de 15 à 20 tonnes. Certaines grues peuvent même lever 30 tonnes.

Les navires grumiers ont de 2 à 5 cales. Les plus petits d'entre eux ont de 5 000 à 6 000 tonnes de port en lourd (tpl) et, les plus gros, jusqu'à 15 000 tpl. Ils peuvent transporter des bois débités sous le pont. Les navires grumiers peuvent aussi transporter des marchandises en vrac (clinker, sable, graviers, ciment, ...) mais pas de marchandises générales.

* des navires polyvalents

Ils transportent des bois en grumes mais donnent généralement la préférence aux cargaisons de marchandises générales, compte tenu du fait que le chargement et le déchargement des grumes endommage souvent les navires. Ils ont, sur la Côte Occidentale d'Afrique, de 13 000 à 16 000 tpl. Ils peuvent, outre les grumes, charger des bois débités.

Les navires polyvalents peuvent transporter des placages et contre-plaqués en cales mais cela les oblige quelquefois à condamner une cale.

* des navires conbulkiers

Il s'agit de navires spécialement conçus pour le trafic Côte Ouest Africaine - Europe de l'Ouest.

Ils transportent autant des bois en grumes que du vrac et des containers et apparaissent particulièrement adaptés à ces différents types de cargaisons. Ils ont jusqu'à 23 000 tpl, 5 à 6 cales et jusqu'à 6 grues.

.../...

Il peuvent transporter jusqu'à 32 000 m³ de bois. Ils transportent également des produits dérivés du bois en conteneurs.

* des navires de pays européens à commerce d'Etat

Ils ne sont, à priori, pas très adaptés au transport des bois en grumes parce qu'ils sont généralement dotés d'un entrepont. Ces navires de conception ancienne, chargent des quantités moins importantes pour tenir compte de leur handicap.

- Les sciages, placages et contreplaqués :

Ils peuvent être transportés par des navires polyvalents sous les contraintes spécifiées ci-avant.

Ils peuvent également, comme déjà mentionné, être transportés par des navires conbulkers.

Mais, ils sont plus généralement transportés par :

* des navires rouliers

Ces navires à manutention horizontale permettent un accès direct et plus aisé pour le chargement et le déchargement des produits du bois, singulièrement les bois débités verts ou séchés. Ils chargent autant les fardeaux que les conteneurs dans des conditions optimales, surtout lorsqu'ils ont un gréement avant.

A noter, toutefois, que les navires rouliers sont chers à l'achat et que, du point de vue de la manutention, il apparaît quelque peu risqué d'empoter des bolsters sur plus de 5 hauteurs : à partir de cette hauteur, des produits délicats comme les frises et les placages peuvent être endommagés.

* des navires porte-conteneurs

Ils apparaissent particulièrement adaptés pour le transport des produits du bois les plus délicats : contreplaqués, placages et frises.

Ils ne sont pas du tout adaptés au transport des bois débités verts.

Dans les navires porte-conteneurs, on peut emporter aisément sur 8 à 9 hauteurs.

Il convient de souligner, toutefois, que les conteneurs à tiroirs coûtent plus chers, alors qu'ils apparaissent les plus adaptés au transport des produits du bois : 10 à 20 % plus chers que les autres conteneurs.

A noter, également, que les exportateurs de bois transformés payent souvent, du fait de leur incapacité à réaliser un chargement conséquent, en cas de facturation à la boîte, un surcoût de 20 à 30 % par rapport au coût de la facturation au volume effectivement transporté.

B) Les compagnies maritimes servant le trafic du bois et des produits du bois en COA

- Les armements des pays africains

Il s'agit généralement d'armements nationaux d'Etat ou de sociétés d'économie mixte : SITRAM (Côte d'Ivoire), CAMSHIP (Cameroun), SONATRAM (Gabon), BLACK STAR LINE (Ghana).

On note, toutefois, la présence d'armements privés tels que la SIVOMAR (Côte d'Ivoire).

Ce sont des armements de ligne régulière, membres des conférences maritimes servant le commerce extérieur de leurs pays respectifs.

Ils possèdent en général quelques navires en propre (de 2 à 5 navires généralement) et en affrètent d'autres selon leurs besoins.

Pour le transport du bois et des produits du bois, ils utilisent généralement des navires polyvalents de 13 000 à 16 000 tpl. Ils participent au transport des bois en grumes et bois débités qu'à celui des placages et contreplaqués.

Ils n'assurent leur présence que sur les relations maritimes de pays avec lesquels ils ont conclu des accords bilatéraux ou des accords d'organisation du trafic fondés sur l'application de certaines dispositions du code de conduite des conférences maritimes.

- Les armements des pays développés

Ce sont, entre autres, et par rapport au transport du bois et des produits du bois :

* les armements traditionnellement "Nord-Sud" tels que la Société Navale Commerciale Delmas-Vieljeux (SNCDV-France) ou la Compagnie Maritime Belge (CMB), ou la SCADOA. Ce sont des armements européens de taille moyenne mais disposant d'équipements navals de plus en plus sophistiqués : porte-conteneurs intégraux, conbulkiers et navires rouliers. A l'exception de la SCADOA, ils disposent d'une flotte apte à transporter les bois en grumes et toutes les catégories de bois transformés.

Grâce à l'expérience qu'ils ont tirée de la période coloniale, ils exploitent, sur l'Afrique, des relations maritimes personnalisées et généralement considérées comme plus protégées et plus rémunératrices.

Ils sont généralement membres de conférences maritimes euro-africaines au sein desquelles ils jouent un rôle de premier plan.

* les grands armements européens tels que NEDLLOYD :

Ils bénéficient d'une longue pratique du métier et d'un réseau international. Ils disposent de navires sophistiqués mais en plus grand nombre que les armements Nord-Sud : porte-conteneurs et conbulkiers notamment.

Ils sont généralement membres des conférences maritimes servant le commerce extérieur de l'Afrique. Ils ont la capacité de transporter autant des bois en grumes que des produits dérivés du bois. Ils sont implantés autant sur les trafics tiers que sur ceux dépendant du commerce extérieur de leurs pays.

* les grands armements indépendants du type MAERSK LINE.

Ils ne participent, ni aux conférences maritimes, ni aux consortiums.

. Ils participent peu ou pas du tout au transport des produits du bois. Ils considèrent généralement les pratiques des conférences maritimes et des armements africains comme une entrave au libre accès à la cargaison et à la concurrence.

* les armements indépendants des pays développés à commerce d'Etat (URSS notamment) :

Ils possèdent généralement, sur les relations avec l'Afrique, des petits navires conventionnels dotés d'un entrepont donc peu adapté au chargement du bois et des produits ligneux. Ils transportent généralement des cargaisons en quantité limitée ou des cargaisons indésirables ou des marchandises dont les ports de chargement ou de déchargement ne sont pas très fréquentés par les navires des compagnies membres de conférences maritimes.

C) Les différentes catégories de transporteurs du bois et des produits du bois

- Les armements membres des conférences maritimes

Ils transportent généralement entre 70 et 75 % des bois en grumes et produits du bois.

La part des armenents nationaux africains tels que la SITRAM (Côte d'Ivoire) et la CAMSHIP (Cameroun) peut s'apprécier, en 1986 et 1987, comme suit :

Trafic avec la France

| Produits | Bois en grumes | Bois débités |
|-----------|----------------|--------------|
| (SITRAM | | |
| 1986 | 42,5 % | 26,- % |
| 1987 | 51,8 % | 23,- % |
| (CAMSHIP | | |
| 1986 | 19,6 % | 7,- % |
| 1987 | 26,7 % | 13,7 % |

Trafic avec l'Italie

| Produits | Bois en grumes | Bois débités |
|-----------|----------------|--------------|
| (SIVOMAR | | |
| 1986 | 42,- % | 31,- % |
| 1987 | 51,- % | 32,9 % |
| (CAMSHIP | | |
| 1986 | 30,5 % | 78,4 % |
| 1987 | 36,7 % | 93,- % |

(1) Trafic Cameroun - Pays-Bas pour les bois débités

.../...

Trafic avec l'Espagne

| Produits : | | | |
|------------------|--------|----------------|--------|
| Bois en grumes : | | Bois débités : | |
| Armements : | | | |
| SITRAM et | | | |
| SIVOMAR | | | |
| 1986 | 47,6 % | | 41,3 % |
| 1987 | 49,3 % | | 43,9 % |
| CAMSHIP | | | |
| 1986 | 23,- % | | 0,3 % |
| 1987 | 37,- % | | 11,6 % |

(1) Trafic Cameroun-Allemagne Fédérale pour les bois en grumes

Les conférences concernées par le trafic du bois et des produits ligneux d'Afrique sont essentiellement :

- * l'United Kingdom West Africa Lines (UKWAL)
- * la Continent West Africa Conference (COWAC) qui se subdivise en COWAC NORD (d'Anvers à la Baltique) et COWAC SUD (Ports atlantique de France, d'Espagne et du Portugal)
- * la Mediterranean Europe West Africa Conference (MEWAC).

Il convient de souligner ici que le trafic des bois en grumes a fait, ces deux dernières années, l'objet d'une certaine restructuration avec la création du "TIMBER CLUB".

Le timber club fonctionne sous la forme d'un accord de pool (réservation d'espaces - cales ou d'espaces conteneurs) conclu entre quelques armements africains et européens membres de conférences maritimes qui ont décidé de mettre en commun leurs matériels navals en vue de rationaliser leurs services, d'améliorer la qualité de leurs prestations et de réduire le surtonnage offert en matière de transport des bois en grumes.

.../...

- Les armements hors-conférences

Ils transportent de 25 % à 30 % du bois et des produits du bois d'Afrique en dépit de la limitation de leur accès à la cargaison par l'application de la règle des 40/40/20 par certains pays de la Côte Occidentale d'Afrique (Côte d'Ivoire, Gabon et Ghana).

Ils transportent autant pour leur propre compte que pour le compte d'armements nationaux africains.

- Le cas particulier des navires affrétés

Cette pratique n'a cours, sur la Côte Occidentale d'Afrique que pour les chargements atteignant au moins 1 500, voire 2 000 m³ en une seule expédition.

Compte tenu des faibles quantités généralement expédiées par les exportateurs africains et des risques de paiement de frêt-mort ou de pénalités de retard qu'ils encourent, la pratique de l'affrètement est plutôt rare sur la Côte Occidentale d'Afrique. Elle n'est utilisée que pour quelques chargements à destination du Japon et sous la seule forme de l'affrètement au voyage.

IV 2) Le coût du transport

IV₂₁ - Le prix Free On Board (FOB)

Il est essentiellement composé du prix de revient départ chantier ou départ usine, des frais de transport intérieur, des frais de manutention au parc et des frais de parc, de l'intervention du transitaire, des droits et taxes et, lorsqu'il y a lieu, des frais de quota.

A) Le Prix FOB pour les bois en grumes

- Le prix de revient départ chantier

Depuis 1986, en Côte d'Ivoire, il se situe à environ 16.000 FCFA pour le Niangon, 10.000 FCFA pour le Tali, 10.500 FCFA pour le Framiré et le Koto, pour les chantiers situés à environ 250 kms du port d'Abidjan.

Au Cameroun, sur la même période, il s'établit à 12.000 FCFA en moyenne pour le Sapelli, le Sipo, le Doussié, l'Azobé et l'Ayous venant du Centre et du Centre-Sud du pays par la route, puis le rail. Le prix de revient départ chantier, au Cameroun, est estimé en moyenne entre 10.000 FCFA et 18.000 FCFA.

Au Congo, le prix de revient départ chantier des bois en grumes s'apprécie en moyenne entre 12.000 et 25.000 FCFA.

Au Gabon, les bois en grumes se vendent généralement départ chantier entre 15.000 et 25.000 FCFA en moyenne.

- Le prix du transport intérieur

Il est estimé entre 6.500 FCFA et 10.000 FCFA en Côte d'Ivoire pour une distance de 250 à 300 km.

Il se situe à un niveau variant entre 12.000 FCFA et 17.000 FCFA au Gabon.

Il varie entre 7.000 FCFA et 14.000 FCFA au Cameroun, selon la zone de provenance du bois.

Au Congo, les bois du Sud effectuent un transport par route évalué de 10.000 FCFA à 14.000 FCFA. Les bois des autres régions qui empruntent la voie d'eau intérieur, puis le chemin de fer payent entre 18.000 FCFA et 28.000 FCFA au titre du transport intérieur.

- Le prix plage

C'est la somme qu'on obtient à partir du prix de revient départ chantier et du prix du transport intérieur.

Au Gabon, le prix plage varie entre 40.000 FCFA et 45.000 FCFA pour le Dibétou, 80.000 FCFA pour le Doussié, 40.000 FCFA pour l'Iroko et 40.000 FCFA pour le Kevazingo.

Au Congo, le prix plage de l'Okoumé se situe entre 40.000 FCFA et 44.000 FCFA. Il se fixe de 25.000 FCFA à 42.000 FCFA pour l'Acajou. Il est de 30.000 FCFA environ pour le Bossé, 29.000 FCFA pour le Dibétou, 35.000 FCFA pour le Doussié et 38.000 FCFA pour l'Iroko.

En Côte d'Ivoire, le prix plage s'établit de 24.000 FCFA à 32.000 FCFA pour le Niangon, 20.000 FCFA pour le Tali, 17.000 FCFA pour le Framiré et le Koto, 20.000 FCFA pour le Samba (Ayous) et entre 18.500 F et 28.000 FCFA pour le Sapelli.

Au Cameroun, le prix plage de l'Ayous se situe entre 23.000 F et 37.000 FCFA et celui du Sapelli entre 31.000 F et 42.000 FCFA.

- Les autres frais de mise à FOB

Les deux tableaux (Nos 7 et 8) en donnent la décomposition pour un lot de Fraké de 30 m³ et un lot de Niangon de 114 m³ expédiés à partir de San-Pédro en Côte d'Ivoire.

La marge brute de l'exportateur va de 12.500 FCFA à 14.000 FCFA.

Les frais de mise à FOB se situent entre 9.500 FCFA et 21.500 FCFA.

A noter, à cet égard, qu'en Côte d'Ivoire, l'exportation des bois en grumes est lourdement taxée.

Au Congo, les bois en grumes acquittent les droits et taxes ci-après, qui portent tous les autres frais de mise à FOB à un niveau oscillant entre 14.000 FCFA et 18.000 FCFA.

| | |
|---------------------------------------|------------------------------|
| (|) |
| (|) |
| (Socomab (parc à bois) | 2.400 F CFA/m ³) |
| (Frais généraux | 3.100 F CFA/m ³) |
| (Marge OCB autorisée | 2.000 F CFA/m ³) |
| (|) |
| (Droits de sortie | de 1 % à 4,5 %) |
| (| de la valeur FOB) |
| (| du bois, selon) |
| (| les essences.) |
| (SIBCC (informatique douanière) | 160 F CFA/m ³) |
| (|) |
| (Autorisation d'embarquement | 35 F CFA/m ³) |
| (|) |
| (Prélèvement Caisse de Stabilisation | 1 % de la valeur) |
| (| FOB du bois) |
| (|) |
| (Taxe statistique | 20 F CFA/m ³) |
| (|) |
| (Taxe pour le fonds routier | 75 F CFA/m ³) |
| (|) |
| (Frais d'acconage | 995 F CFA/m ³) |
| (|) |
| (Taxe de port | 690 F CFA/m ³) |
| (|) |

Au Cameroun, les autres coûts de mise à FOB des bois en grumes vont de 6.500 F CFA à 18.000 F CFA (cf tableaux No 9)

- Le prix FOB

En Côte d'Ivoire, il s'établit à environ 40.000 F CFA pour le Fraké et 67.500 F CFA pour le Niangon.

Au Cameroun, il se fixe à environ 30.000 F CFA pour l'Azobé, 31.000 F CFA pour l'Ayous (Samba), 47.000 F CFA pour le Sapelli et le Sipo et 50.500 F CFA pour le Doussié.

Au Congo, les prix FOB s'établissent à environ 55.000 F CFA pour l'Okoumé et le Limba, 45.000 F CFA pour le Dibetou, 50.000 F CFA pour le Bossé, 83.000 F CFA pour le Doussié-Bip, 51.000 F CFA pour l'Iroko et 87.000 F CFA pour le Sapelli.

Au Gabon, les prix FOB sont d'environ 75.000 F CFA pour l'Acajou, 60.000 F CFA pour le Bossé, 45.000 F CFA pour le Dibétou, 67.500 F CFA pour l'Iroko, 115.000 F CFA pour le Kévazingo, 90.000 F CFA pour le Tali.

C) Le prix FOB pour les bois débités

- Le prix de revient départ usine :

Il est d'environ 57.000 F CFA pour les bois débités d'Iroko et de 103.018 F CFA pour les bois débités de Sipo à San-Pédro, en Côte d'Ivoire.

Au Cameroun, il s'établit en moyenne à 70.000 F CFA pour le Sapelli, le Sipo, le Doussié, l'Azobé et l'Ayous.

- le prix du transport intérieur

Au Cameroun, il varie entre 4.000 F CFA/m³ (dans la région du littoral) et 18.000 F CFA/m³ (dans le Centre et le Centre-Sud).

En Côte d'Ivoire, il compte pour 5.500 F CFA/m³ pour les débités d'Iroko ou de Sipo.

- Les autres frais de mise à FOB

Ils vont de 7.500 F CFA pour l'Iroko à 11.500 F CFA pour le Sipo en Côte d'Ivoire.

Au Cameroun, les autres frais de mise à FOB sont évalués à un niveau entre 6.500 F CFA pour l'Azobé et 7.000 F CFA pour l'Ayous à 14.000 F CFA pour le Sipo et le Sapelli.

- Le prix FOB

En Côte d'Ivoire, il est d'environ 70.000 F CFA pour les bois débités d'Iroko et 120.000 FCFA pour ceux de Sipo.

Au Cameroun, le prix FOB va de 94.000 F CFA pour l'Azobé et l'Ayous à 108.000 F CFA pour le Doussié en passant par 101.000 F CFA pour le Sapelli et le Sipo.

IV 22 : - Le frêt maritime

A) Le mécanisme général de fixation des taux de frêt :

Le taux de frêt maritime est le prix de vente au chargeur du service de transport des marchandises par mer d'un port de chargement à un port de déchargement. Ce prix payé pour le transport des marchandises se détermine selon plusieurs critères et plusieurs éléments constitutifs :

Au total, ce sont 27 facteurs qui, généralement, entrent en ligne de compte pour la détermination du taux de frêt, notamment :

- 1/ - la nature du chargement,
- 2/ - le volume du chargement,
- 3/ - la disponibilité du chargement,
- 4/ - les risques d'avaries,
- 5/ - les risques de vol,
- 6/ - la valeur des marchandises,
- 7/ - la nature de l'emballage,
- 8/ - l'emmagasinage,
- 9/ - le rapport poids/volume (ou encombrement)
- 10/ - la difficulté de levage,
- 11/ - la longueur particulière,
- 12/ - la concurrence avec les marchandises d'une autre origine,
- 13/ - la concurrence d'autres routes,
- 14/ - la distance,
- 15/ - les frais de manutention,
- 16/ - les droits d'allège (cas d'utilisation de péniches),
- 17/ - la livraison spéciale,
- 18/ - la concurrence d'autres transporteurs,
- 19/ - les frais directs de gestion,
- 20/ - les frais fixes,
- 21/ - l'assurance,
- 22/ - les installations portuaires,
- 23/ - les règlements portuaires,
- 24/ - les droits de port,
- 25/ - le péage,
- 26/ - la situation géographique des ports,
- 27/ - les possibilités de frêt retour.

Il apparaît clairement, à la lecture de ce tableau, qu'un nombre important parmi ces 27 facteurs demeure difficilement quantifiable et est, de ce fait, livré à une appréciation subjective des conférences maritimes et des armements chargés de l'élaboration des barèmes de base. La multiplicité des taux et les ristournes occultes accordées à certains chargeurs sont des facteurs

caractéristiques de la structure de base des taux de frêt maritime qui ne font qu'accroître la difficulté de cerner avec exactitude les taux appliqués.

B) Structure des taux de frêt pour les grumes

Les taux de frêt des grumes font l'objet d'une classification.

La taxation est effectuée suivant des essences classées en trois catégories. Le critère est la densité des bois.

- la catégorie 1 : densité 0,7 tonne par m³
- la catégorie 2 : densité entre 0,7 et 0,88 tonne par m³
- la catégorie 3 : densité 0,88 tonne par m³.

Etant donné que les exportations sont effectuées FOB (le montant du frêt est payé par l'importateur à destination), la connaissance des taux de frêt réellement appliqués peut échapper aux conseils des chargeurs et à certains opérateurs maritimes.

C) Structure des taux de frêt pour les bois transformés

Les principaux produits forestiers transformés sont: les sciages, les plots, traverses de chemin de fer, placages et contreplaqués.

Le taux de frêt des plots fait l'objet d'une classification en 3 catégories, tout comme les grumes. Ce taux de frêt varie selon que les lots sont tringlés ou non tringlés ou selon qu'ils ont des extrémités égales ou non.

Pour les sciages, les taux de frêt varient selon qu'ils sont en fardeaux (une face pairée ou deux faces pairées) tringlés ou non tringlés, ou en vrac.

Ainsi, et concernant la Côte d'Ivoire, le frêt maritime s'établit comme suit :

Bois tringlés avec tasseaux

- de moins de 8 mm : taux de base + 10 %
- de 8 à 15 mm : taux de base + 20 %
- de plus de 15 mm : on multiplie l'encombrement hors patins par le taux de base.

D) Les coefficients d'ajustement monétaire et d'ajustement des soutes
(voir tableaux Nos 10 et 11)

- La surcharge de soute (Bunker Adjustment Factor)

La surtaxe de soute est un supplément du frêt que les conférences maritimes perçoivent pour permettre à leurs compagnies membres de compenser les augmentations de frais de soutes.

Elle représente, en application du principe "ni gain ni perte", les variations du niveau des coûts du poste "soutes" de l'ensemble des lignes d'une conférence donnée.

Les comptables indépendants qui contrôlent les résultats de voyages des lignes, y compris le niveau du poste soutes, suivent également, chaque mois, l'évolution du coût des combustibles exprimé en dollar US, supporté par les navires soutant dans une zone donnée, soit MEWAC, COWAC, UKWAL. Ils suivent aussi le cours de change des monnaies des tarifs par rapport au dollar US. Ils en déduisent le niveau du BAF qui peut être positif ou négatif.

S'il est positif, il entraîne, pour le chargeur, une hausse du taux de frêt.

S'il est négatif, le taux de frêt acquitté par le chargeur se trouve réduit.

Soulignons enfin, que le montant de l'indice du BAF n'est modifié que si la variation atteint le seuil de 2 %. Ce seuil vise à rendre moins sensible pour le commerce les variations constantes des prix des soutes.

- Le coefficient d'ajustement monétaire (Currency Adjustment Factor)

Le coefficient d'ajustement monétaire (CAF) limite les gains ou pertes consécutifs aux fluctuations des monnaies subis par les conférences maritimes. Les comptables indépendants qui contrôlent les résultats de voyages des conférences maritimes établissent, à partir de ces résultats, la pondération des monnaies utilisées par les lignes pour leurs dépenses. Ils suivent ainsi les fluctuations de ces monnaies par rapport à la monnaie du tarif de la conférence et en déduisent le CAF, établi sur une base mensuelle.

Afin de rendre moins sensible pour le commerce, les variations de la valeur des monnaies, le montant de l'indice du CAF n'est modifié que si le seuil de 2 % est franchi.

E) Différence entre les modes de facturation des conférences servant le commerce du bois et des produits du bois en Afrique

Les taux de frêt COWAC NORD et COWAC SUD présentent des distorsions. Il en est de même entre la COWAC SUD et la MEWAC.

Ces différences de taux de frêt sont essentiellement liées aux modes de facturation.

- Le taux COWAC NORD couvre tous les coûts "du quai" d'un port africain au "quai du port de déchargement (de sous-palan port africain à sous-palan port européen).

- Les taux COWAC SUD couvrent les coûts "du quai d'un port africain" "aux cales du navire" du port d'arrivée (de sous-palan port africain à bord port européen).

- Le taux MEWAC couvre tous les coûts "du quai d'un port africain" "aux cales du navire" du port d'arrivée.

En guise d'illustration de ce point, il suffit de noter que pour deux ports proches l'un de l'autre comme ANVERKS et DUNKERQUE, situés respectivement en COWAC NORD et en COWAC SUD, le taux de frêt des bois en grumes (catégorie 1 du taux OIC) est de 20.230 FCFA pour relation Abidjan-Anvers et de 13.450 FCFA pour la relation Abidjan-Dunkerque.

De même, le taux de frêt d'une grume de catégorie 1 est de 13 450 F CFA le m³ pour la relation Abidjan-Rouen (COWAC SUD) et de 13.250 FCFA pour la relation Abidjan-Marseille (MEWAC).

Par ailleurs, on note l'existence de distorsions de taux de frêt au sein d'une même conférence (cas des débités au sein de la MEWAC) où le taux de frêt Abidjan-Italie est de 16.000 FCFA ; celui entre Abidjan-Marseille est de 13.000 FCFA.

F) Historique des taux de frêt pratiqués sur la Côte Occidentale d'Afrique

En choisissant 1978 comme année de référence, on peut établir un récapitulatif des réajustements des taux de frêt (taux de base) pour la conférence MEWAC (cf tableau No 12).

Le tarif MEWAC, à l'image des tarifs des autres conférences servant le commerce extérieur de la Côte Occidentale d'Afrique, est caractérisé par un déséquilibre entre les niveaux de frêt du trafic NORD/SUD et ceux de la relation SUD/NORD. En effet, des taux préférentiels sont appliqués à certaines catégories de produits exportés par les pays de la Côte Occidentale d'Afrique. Le bois et les produits du bois entre dans cette catégorie de produits dits sensibles aux taux de frêt.

Cette pratique a généré un écart sensible entre les tarifs de la conférence MEWAC pour les marchandises générales et pour les bois et produits ligneux.

En 1988 par exemple, l'indice de frêt des marchandises générales se situe à 130,58 contre 143,96 pour les bois en grumes (soit un écart en faveur des grumes de 36,62 points) et 138,52 pour les produits ligneux (soit une différence de 42,06 points).

Par ailleurs, les tableaux Nos 13 et 14 indiquent, de 1986 à ce jour, augmentation de taux de frêt de base n'a été concédée à la COWAC NORD et à l'UKWAL.

Sur la même période, les niveaux de BAF et de CAF ont sensiblement diminué.

Le BAF s'est situé, en MEWAC, entre 11 et 19,8 % en 1986, entre 11,7 et 13,8 % en 1987 avant de s'établir à 11,7 % en 1988, contre une fourchette plus élevée variant entre 21,4 et 28,5 % en 1985.

De 7,7 % en 1985, le CAF en MEWAC est descendu à 3 % en 1986, 0,9 % en 1987 puis -1,9 % en 1988.

On observe les mêmes tendances en COWAC NORD et COWAC SUD (Tableau No 11).

Dès lors, le frêt "ALL IN" en MEWAC et en COWAC se fixe, en 1988, à environ 7 % en-dessous du niveau atteint en octobre 1986 (cf tableaux Nos 15 et 16) en ce qui concerne le bois et les produits du bois.

G) Répartition des cargaisons et niveau des taux de fret sur la Côte Occidentale d'Afrique

Sur la Côte Occidentale d'Afrique, l'application des taux de fret semble différer avec le pays et avec le degré d'application, par chaque pays, du système de répartition des cargaisons de ligne suivant la règle dite des 40 - 40 - 20.

Il est à préciser, pour mieux expliciter ce phénomène, que sur la Côte Occidentale d'Afrique, c'est un Comité Régional de Négociation des taux de fret, émanation de l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA) qui négocie avec les Conférences Maritimes et pour l'ensemble des 25 pays membres de la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, les tarifs de transport maritime qui ont cours sur la Côte Occidentale d'Afrique.

Toutefois, dans la pratique, on observe des distorsions importantes. Ainsi, au Cameroun où l'on applique un système de réservation des cargaisons, pour le transport du bois et des produits du bois, la plupart des armateurs, y compris la Cameroon Shipping Line (Camship), appliquent un "flat rate" en concédant aux chargeurs des réductions allant jusqu'à 40 % en deça des taux officiels arrêtés au sein des conférences maritimes.

Il en va de même pour le Congo qui ne dispose pas d'armement national mais qui applique tout de même la règle dite des 40 - 40 - 20. Les armateurs y concèdent des réductions de 30 à 40 %.

Au Gabon où le système de répartition des cargaisons s'assimile encore à un schéma de réservation des cargaisons, hormis la Société Nationale des Transports Maritimes (SONATRAM), les autres transporteurs maritimes accordent des réductions de 30 à 40 %. Les taux de fret qui ont cours sont proches de ceux pratiqués par les armements hors-conférence.

Au Ghana, il est également possible d'octroyer des ristournes en dépit de l'application du système de répartition des cargaisons. Les taux généralement consentis s'alignent sur ceux des armements hors conférences.

Au Libéria où le système de répartition des cargaisons n'existe pas, les ristournes peuvent atteindre 40 à 50 %. Les taux de fret appliqués sont les mêmes que ceux pratiqués par les armements hors-conférences.

En Côte d'Ivoire où il existe, en plus de l'application de la répartition des cargaisons, un système de contrôle de l'application et de moralisation du fret, les ristournes n'excèdent pas 10 à 15 %. Dès lors, le chargeur ivoirien paye plus cher pour le transport par mer de ses bois en grumes et produits du bois.

En résumé de ce point, il convient de souligner que, hormis la Côte d'Ivoire et, à un degré moindre, le Cameroun, les taux de frêt pratiqués pour le transport par mer du bois et des produits du bois par les armements servant le commerce extérieur des pays de la Côte Occidentale d'Afrique sont, généralement, de 30 à 40 % en deçà du seuil fixé par les conférences maritimes. Il se situent, dans la pratique courante, au niveau des taux que concèdent les armements hors-conférence aux chargeurs africains (cf tableau No 17).

H) Modalités de vente et niveau des taux de frêt

Le choix du transporteur maritime et la maîtrise du contrat de transport sont généralement déterminés par la forme du contrat de vente conclu entre l'exportateur et l'importateur.

L'exportateur a, en principe, le choix du transporteur et la maîtrise du contrat de transport par mer lorsqu'il vend CAF (Coût, Assurance et Frêt) ou CF (Coût et Frêt).

Le schéma inverse s'applique lorsque l'exportateur vend FOB (Free on board, c'est-à-dire marchandise rendue sous-palan du navire) ou FAS (Free Alongside Ship, en d'autres termes, marchandise rendue le long du navire).

Sur la Côte Occidentale d'Afrique, l'exportateur vend généralement les bois en grumes et les produits du bois rendus le long du navire, donc FAS. Toutefois, dans le langage courant, l'on continue de parler de vente FOB.

En cas de vente FAS ou FOB, l'importateur ayant la maîtrise du transport, le frêt est généralement payé à destination. Dès lors, c'est l'importateur qui bénéficie des ristournes occultes de 30 à 40 % que les armateurs concèdent au chargeur sur le frêt maritime. Mais, cette information est gardée généralement confidentielle par l'importateur parce que les prix de revient chantier (pour les grumes) et départ usine (pour les bois travaillés) ne sont généralement fixés par l'exportateur que déduction faite du frêt payé, des autres frais de mise à FOB et du prix du transport intérieur. Cette méthode de fixation des prix du marché du bois et des produits du bois semble donc pénaliser la production et le producteur - d'avantage que l'importateur -. Elle semble également de moins en moins acceptable des compagnies maritimes membres des conférences maritimes. A preuve, la MEWAC vient de décider, unilatéralement, suite au gel des taux de frêt décidé par le Comité de Négociation des taux de frêt pour les pays de la Côte Occidentale d'Afrique à Abuja (Nigéria) en octobre 1989, de percevoir, sur les bois en grumes, un supplément de 40 francs

45/-

français par mètre cube à partir du 27 novembre 1989 (cf note ci-jointe en annexe No 18).

A noter, par ailleurs, que selon les professionnels du bois, le bois et les produits du bois d'origine africaine ne peuvent supporter qu'un taux de frêt se situant dans la fourchette entre 40 et 60 dollars des Etats Unis/m³. Au-delà de ce seuil, les bois provenant de régions éloignées du port ou mal desservies en infrastructures et équipements de transport intérieur ne peuvent plus être exportés.

Les bois et produits dérivés dont on veut assurer la promotion subissent également le même sort.

Or, le seuil plancher de 40 dollars semble rarement atteint comme l'indiquent les tableaux Nos 19, 20, 21 et 22 qui montrent que les coûts se situent généralement entre 45 et 84 dollars par m³ en COWAC NORD et COWAC SUD. Par contre, le niveau plafond de 60 dollars est souvent franchi.

IV₂₃ : Le prix CAF et la sensibilité du bois et des produits du bois au frêt maritime

Les prix CAF des bois en grumes et produits du bois peuvent se décomposer comme suit :

- le prix de revient chantier ou départ usine,
- le transport intérieur (routier, ferroviaire, fluvial),
- les différents frais de mise à FOB :
 - * frais de transit, de manutention, de parc et de quotas,
 - * droits et taxes,
- la rémunération (s'il y a lieu) des intermédiaires,
- le frêt maritime,
- l'assurance maritime.

Les différents paramètres ci-dessus listés varient en importance avec la catégorie et la qualité du bois en grume ou du produit ligneux concerné.

Ainsi, et s'agissant du transport intérieur, il convient de noter que les tarifs changent avec la qualité du bois, la distance, le mode de transport, l'usage ou non de plusieurs modes de transport, etc... A preuve, les coûts exposés, selon le pays concerné, dans les développements consacrés au transport intérieur.

.../...

De même, les taux de frêt varient avec la catégorie et la qualité du bois, la destination du navire (COWAC NORD, COWAC SUD ou MEWAC), l'importance des lots à charger, l'existence ou pas d'un système de contrôle du niveau des ristournes, etc... Ces restrictions nous obligent à recourir à un taux de frêt moyen qui, du reste, ne tient pas compte des ristournes.

En outre, concernant l'assurance maritime, il est à mentionner que les grumes sont assurées suivant des conditions "FAP SAUF". La garantie peut ainsi être limitée aux événements majeurs, les avaries communes, la nécessité de jeter des grumes par-dessus bord pour la sécurité du navire, la non livraison de certaines billes de bois, etc...

Les bois débités également sont assurés "FAF SAUF", à l'exception des bois débités fragiles qu'on achemine dans des caisses.

Les différents exemples mentionnés ci-avant conduisent, dans les exemples qui suivent, à utiliser des coûts moyens et à ne les appliquer qu'à des essences bien précises, autant pour les bois en grumes que pour les bois débités.

Faute de données disponibles, nous limiterons ces exemples à la Côte d'Ivoire et au Cameroun.

A) La sensibilité des bois en grumes au frêt maritime

En Côte d'Ivoire, nous retiendrons, pour cette analyse, quatre essences de bois en grumes jugées représentatives du marché. Il s'agit du Niangon, du Framiré, du Koto et du Tali.

Nous considérerons également un prix CAF moyen Europe et un taux de frêt moyen de 1986, les taux de 1986 étant similaires à ceux d'octobre 1989.

Il est à préciser également que le présent modèle retient un chantier forestier situé à 250 ou 300 kilomètres du port d'Abidjan et un transport uniquement par route de bonne qualité.

Sur cette base, la décomposition du CAF moyen est donnée par les tableau Nos 23 et 24. Cette décomposition montre que le frêt maritime entre pour 28,5 % dans la valeur CAF du Niangon. Ce pourcentage s'établit, pour les trois autres espèces à 39,4 % pour le Tali, 31,5 % pour le Koto et 27,5 % pour le Framiré (pour lequel il a été retenu le niveau de frêt maritime le plus bas).

Au Cameroun, l'application de taux de frêt identiques (20.044 FCFA pour les bois rouges du type Sarelli et 15.700 FCFA pour les bois blancs du type Ayous) aboutirait, selon les données recueillies, aux pourcentages ci-après dans la valeur C et F des grumes :

34,4 % dans la valeur C et F de l'Ayous provenant de l'Est et 26,5 % pour celui du Sud-Est du Cameroun,

30,3 % dans la valeur C et F des bois en grumes de Sapelli originaires de l'Est et 26,5 % pour celui du Sud-Est du Cameroun.

B) La sensibilité des bois débités au frêt maritime

L'application, ici, des hypothèses de base qui ont servi à l'appréciation du frêt maritime dans la valeur CAF ou CF des bois en grumes permet de choisir, pour la Côte d'Ivoire, les bois débités de Samba et d'Iroko qui représentent 70 % des ventes de ce marché.

Retenons, en plus, l'hypothèse d'une usine installée à proximité du port d'Abidjan et d'une autre située à 200 ou 250 km de ce port.

Les données disponibles nous indiquent que le frêt maritime entre pour 23,8 % dans ce prix CAF du Samba provenant de l'usine installée à proximité du port et 23,9 % dans celui du Samba produit à 200 ou 250 km du port.

De même, le frêt maritime représente 19,5 % du prix CAF de l'Iroko issu de l'usine installée à proximité du port et 21,6 % de celui de l'Iroko produit à 200 ou 250 km d'Abidjan.

Concernant l'Est du Cameroun, les données chiffrées situent la part du frêt maritime dans la valeur CF des débités de Sapelli à 15,7 %. Ce pourcentage s'établit à 15,5 % pour le Sipo, 14,8 % pour le Doussié, 16,6 % pour l'Azobé et 16,5 % pour l'Ayous (Samba).

C) Commentaires

Ces données montrent à l'évidence qu'à taux de frêt égal, la part du frêt est moins importante dans la valeur C et F ou CAF de produits dont le prix de revient départ usine est élevé : 70.000 FCFA à 68.000 FCFA pour les bois débités de Côte d'Ivoire.

Ces chiffres indiquent, selon la même logique, que la part du frêt est plus faible dans le prix de revient CF ou CAF des bois débités que dans celui des bois en grumes : 26,5 % à 39,4 % pour les bois en grumes contre 14,8 % à 23,9 % pour les bois débités.

Les pourcentages relevés ici indiquent que la part du frêt maritime dans le prix du bois et des produits ligneux reste très élevée en dépit du gel

des taux de frêt sur la Côte Occidentale d'Afrique et du classement des bois et des produits dérivés dans la catégorie des marchandises sensibles. En guise d'illustration de ces propos, il suffit de rappeler que le frêt maritime n'entre que pour 4 à 6 % dans la structure du prix CAF du cacao ou du café provenant du Cameroun et de la Côte d'Ivoire. Il convient, toutefois, de mentionner que cette différence tient essentiellement à l'écart important qui existe entre le prix de revient chantier ou usine du bois et le prix d'achat au producteur du café ou du cacao. En effet, le prix moyen du frêt retenu pour la tonne de cacao est de 20.640 FCFA. Ce prix est de 22.710 FCFA pour le café.

En valeur absolue, ces niveaux de frêt sont identiques, voire supérieurs à ceux retenus pour le calcul de la structure des prix CAF des bois en grumes et bois débités.

IV 24. LE PRIX CF OU CAF ET LA SENSIBILITE DU BOIS ET DES PRODUITS DU BOIS MIX
AUTRES COUTS ANNEXES DU TRANSPORT MARITIME

1) Le coût du transport intérieur

A) Les bois en grumes

En Côte d'Ivoire et pour les bois en grumes, il s'établit à 8.000 FCFA/m³ pour le Niangon et le Tali et à 6.500 FCFA/m³ pour le Framiré et le Koto en grumes.

Il convient de rappeler que ces prix sont parmi les plus bas sur la Côte Ouest Africaine à cause de la qualité des infrastructures routières de la Côte d'Ivoire et de l'utilisation d'un seul mode d'acheminement terrestre : la route.

Ils représentent, toutefois, 11,5 % du prix CAF du Niangon en grumes. Concernant les bois en grumes des autres essences, ils s'établissent à 11,4 % pour le Framiré, 11,9 % pour le Koto et 18,5 % pour la Tali.

Au Cameroun, le transport intérieur représente environ 110 % à 161 % du prix de revient chantier des bois en grumes provenant du Centre et du Centre-Sud (selon les essences).

Ce taux est estimé à 164 % à 268 % pour les bois acheminés du Sud-Est du Cameroun.

Comparé aux prix CF des bois en grumes blancs de type Ayous, le coût du transport intérieur ressort à environ 32,45 % pour les bois venant de l'Est et 42,13 % pour ceux provenant du Sud-Est du pays.

Par rapport aux prix CF des bois en grumes rouges de type Sapelli, le coût du transport intérieur s'établit à 36,49 % pour les bois acheminés de l'Est et à 32,9 % pour ceux provenant du Sud-Est du Cameroun.

Il est à noter que ces régions ont été préférées par rapport à la région du littoral du Cameroun parce qu'elles utilisent de deux à trois moies différents de transport intérieur à un coût variant entre 14.800 FCFA et 24.900 FCFA par m³ de bois en grumes, selon les essences et la distance.

B) Les bois débités

En Côte d'Ivoire, leur transport par route coûte entre 800 FCFA et 5.200 FCFA par m³ de Samba selon que l'usine est installée à proximité ou à 200 kilomètres du port d'Abidjan.

Pour les bois débités d'Iroko, ce coût varie entre 800 FCFA et 6.500 FCFA par m³, si l'on retient les mêmes critères.

En pourcentage, cela représente de 1 % à 6,4 % du prix CF du Samba et de 0,8 % à 7,2 % du prix CAF de l'Iroko.

Au Cameroun, le coût de transport intérieur des bois débités s'établit à environ 17.790 FCFA pour les bois provenant du Centre et du Centre-Sud et de 21.930 FCFA à 22.320 FCFA pour ceux acheminés de l'Est du pays.

En termes de pourcentage par rapport au prix CF des bois débités, la part du transport intérieur depuis la région Est du Cameroun s'établit à 17,6 % pour le Sapelli, 17,7 % pour le Sipo, 16,9 % pour le Doussié, 18,7 % pour l'Azobé et 18,58 % pour l'Ayous.

Ces mêmes pourcentages, concernant les bois débités provenant du Centre et du Centre-Sud, sont de 14,77 % pour le Sapelli, 14,7 % pour le Sipo, 13,95 % pour le Doussié, 15,6 % pour l'Azobé et 15,57 % pour l'Ayous.

C) Commentaire

La part du transport intérieur est plus faible dans le coût CF ou CAF des bois en grumes ou bois débités provenant de pays ou de régions utilisant un transport unimodal et bénéficiant d'infrastructures de transports terrestres améliorées.

A contrario, elle est plus importante dans les pays ayant recours au transport intermodal (avec plusieurs ruptures de charge) et possédant des infrastructures de transports terrestres moins bonnes ou moins entretenues.

Le transport intérieur tient un rôle plus important dans la formation du prix CAF ou CF des bois en grumes que dans celle des bois débités parce que leur prix de revient départ usine est plus élevé que le prix départ chantier des grumes.

A l'Est et au Sud-Est du Cameroun, compte tenu du recours au transport intermodal, le coût du transport intérieur des bois en grumes est identique ou supérieur au coût du fret maritime. A preuve : le transport intérieur coûte entre 14.800 FCFA/m³ et 24.900 FCFA/m³ contre une fourchette entre 15.700 FCFA/m³ et 20 044 FCFA/m³ pour le fret maritime moyen.

Le même constat peut être établi pour les bois débités de l'Est et du Centre-Sud du Cameroun qui acquittent un prix de transport intérieur variant en 17.790 FCFA/m³ et 22.320 FCFA/m³ et un fret maritime moyen Europe estimé à 19.540 FCFA/m³.

Il convient de mentionner ici que l'exemple du niveau de prix du transport intérieur au Cameroun est transposable au Gabon et, à un degré moindre, au Congo (pour les bois du Nord-Congo notamment).

IV.2.5. Les autres coûts de mise à FOB

En l'absence de données fiables pour le Congo et le Gabon, les exemples ci-après, traiteront du Cameroun et de la Côte d'Ivoire.

A) Les bois en grumes

Les autres coûts de mise à FOB s'établissent, en Côte d'Ivoire, à 25.881 FCFA pour le Niangon, 23.525 FCFA pour le Framiré, 19.923 FCFA pour le Koto et 8.062 FCFA pour le Tali.

En termes de pourcentage par rapport à la valeur CAF des bois en grumes, les autres coûts de mise à FOB représentent 41,4 % du prix du Framiré, 36,9 % de celui du Niangon, 36,3 % de celui du Koto et 18,6 % du prix du Tali.

x Le détail de ces chiffres figure aux tableaux Nos 23 et 24. A noter, toutefois, que les frais de transit, de manutention, de parc et de quotas du Niangon se situent légèrement au-dessus du niveau du fret maritime moyen Europe payé pour ce produit. A souligner également que les droits de douane et taxes du Framiré sont plus élevés que le fret maritime moyen Europe acquitté pour ce produit. Ces droits et taxes sont légèrement inférieurs au niveau du fret maritime en ce qui concerne le Koto.

Au Cameroun, les autres coûts de mise à FOB se fixent, concernant les bois en grumes provenant de l'Est, à 17.270 FCFA/m³ pour le Doussié, à environ 13.800 FCFA/m³ pour le Sapelli et le Sipo, à 6.550 FCFA/m³ pour l'Ayous et 5.560 FCFA/m³ pour l'Azobé.

Ces coûts sont les mêmes, pour les mêmes essences, en ce qui concerne les bois provenant du Centre et du Centre-Sud du Cameroun.

En pourcentage du prix CF et concernant les bois en grumes provenant de l'Est du pays, on enregistre 20,51 % pour le Sapelli, 20,75 % pour le Sipo, 24,42 % pour le Doussié, 11,63 % pour l'Azobé et 14,23 % pour l'Ayous.

B) Les bois débités

Concernant les bois débités de Côte d'Ivoire, les autres coûts de mise à FOB se fixent à 6.438 FCFA/m³ pour le Samba et 7.785 FCFA/m³ pour l'Iroko.

En termes de pourcentage du prix CAF de ces deux essences, on obtient environ 7,8 % pour l'Iroko (en fonction de la distance de l'usine par rapport au port d'Abidjan).

S'agissant des bois débités du Cameroun et quelle que soit la région de provenance, les autres coûts de mise à FOB sont estimés à 20.160 FCFA/m³ pour le Doussié, 13.000 FCFA/m³ pour le Sapelli et le Sipo et 6.000 FCFA/m³ pour l'Azobé et l'Ayous.

En pourcentage du coût CF et ces produits, on obtient 10,85 % pour le Sapelli, 11,4 % pour le Sipo, 15,8 % pour le Doussié, 5,45 % pour l'Azobé et 6 % pour l'Ayous du Centre et du Centre-Sud.

Pour l'Est du Cameroun, ces pourcentages sont de 10,5 % pour le Sapelli, 10,98 % pour le Sipo, 15,28 % pour le Doussié, 5,25 % pour l'Azobé et 5,8 % pour l'Ayous.

C) Commentaires

Il n'a pas été possible de disposer, dans les délais impartis, du détail des autres coûts de mise à FOB en ce qui concerne le Cameroun.

Ces autres coûts de mise à FOB des bois en grumes apparaissent particulièrement élevés pour le Doussié au Cameroun, ainsi que pour le Niangon et le Framiré en Côte d'Ivoire.

Ils sont également élevés pour les grumes de Sapelli et de Sipo du Cameroun, mais se situent à un niveau raisonnable pour l'Ayous et l'Azobé du Cameroun, ainsi que pour le Koto et le Tali de Côte d'Ivoire.

Les autres coûts de mise à FOB favorisent particulièrement l'exportation des bois débités d'Iroko et de Samba de Côte d'Ivoire, ainsi que l'Ayous et l'Azobé du Cameroun. Ils apparaissent, par contre, pénalisants pour le Doussié, essence pour laquelle ils se situent au niveau du fret maritime. Ils sont également, à un degré moindre, jugés élevés pour les bois débités de Sapelli et de Sipo du Cameroun.

Il convient de signaler, par ailleurs, que les autres coûts de mise à FOB des bois en grumes entrent pour une part plus importante dans la formation de leurs prix CAF ou CF que les autres coûts de mise à FOB des bois débités.

Recommandations:

Elles couvrent toute la chaîne du transport.

Recommandations relatives aux facteurs liés à l'organisation au niveau des professions du bois:

A défaut de pouvoir fixer les prix du bois et des produits du bois ou d'influer sur la fixation de ce prix, l'entreprise forestière doit réduire autant que possible le prix de revient de ses bois en grumes. Il en va de même pour les entreprises industrielles de transformation du bois.

A cette fin, ces entreprises pourraient: Opérer des regroupements en vue d'accroître leur surface financière et leur capacité commerciale et de réaliser des économies d'échelle. En effet, dans l'ensemble des pays visités, de très nombreuses entreprises ont une structure artisanale ou familiale qui ne leur permet pas d'être compatibles. En guise d'illustration de ce point, il suffit de rappeler que certaines entreprises industrielles africaines de transformation du bois reçoivent de l'exportateur (ou directement de l'importateur) une avance de fonds pour s'approvisionner en bois en grumes en vue de leur transformation. Il convient de rappeler également, que au Congo, par exemple, certains exportateurs n'ont pas suffisamment de trésorerie pour payer à l'avance les frais de transport intérieur (transport ferroviaire notamment). Il suffit de signaler, enfin, que la majeure partie des entreprises forestières ou de très du bois recourent constamment à la pratique du découvert bancaire qui, en Afrique est très pénalisante: application de taux oscillant généralement entre 15 % et 20 % selon que le découvert est autorisé ou non.

Accroître la part des produits transformés dans le volume annuel de leurs exportations. Pour ce faire, les entreprises de transformation du bois pourraient produire davantage de bois débités, de placages, de contre plaques, de parquets, de rabotages, de moulures et d'éléments de menuiserie et d'ébénisterie. - Toutefois, compte tenu de la faiblesse du marché local et des exigences de normes des pays Européens importateurs, il serait souhaitable que

ces entreprises ne commercialisent pas à l'export, des produit finis tels que les meubles, portes et fenêtres. Une telle diversification exigerait de la part de ces entreprises africaines de transformation du bois une surface financière plus importante, des équipements plus performants et un savoir - faire constamment adapté aux variations de goût de la clientèle. Les entreprises de transformation du bois devraient, par exemple, se doter au minimum de capacités de sechage leur permettant de sécher au moins les bois débités fragiles: IROKO, SAMBA (AYOUS) et KOTO par exemple.

Envisager de signer des contrats à moyen ou long terme leur permettant de faire de meilleures previsions et de vendre des cubages plus importants. Actuellement, il est fréquent de rencontrer des lots de 300 m3 ou moins - de plus, ces lots, trop faibles pour être transbordés, au égard au coût du transbordement, sont quelque fois vendus sur des destinations par rapport auxquelles il n'existe pas de services réguliers.

Résultat: les navires les refusent.

La signature de contrat à moyen ou long terme peut, par ailleurs, permettre d'éviter la pratique du stockage prolongé et favoriser une meilleure rotation des stocks

Promouvoir les exportations d'essences connues ou inconnues pour mieux étendre la gamme des produits qu'elles offrent.

Pour leur part, les Etats africains producteurs de bois devraient soutenir cet effort en:

- Offrant un régime privilégié de taxation à l'importation des équipements et pièces de recharges dont ont besoin les entreprises du secteur pour se développer et se moderniser .

- Applicant une taxation beaucoup plus faible aux produits pétroliers et à l'électricité destinés à l'exploitation du bois et des produits du bois et ce aux fins de promouvoir l'exportation d'essences moins connues et la transformation sur place des bois.

- En supprimant, là où il existe, l'impôt sur la chiffre d'affaires en cas de transport pour compte propre de grumes de bois destinées à la transformation locale et ceci, en vue de promouvoir la transformation sur place.

- En exonérant temporairement certaines essences à promouvoir du paiement des droits de sortie et en leur appliquant une valeur mercuriale plus faible.

Recommandations relatives au transport intérieur:

- Il apparaît souhaitable, pour faire face aux très importants problèmes d'évacuation que rencontrent les entreprises forestières et de transformation du bois que soit créé au Cameroun, au Congo et au Gabon notamment un réseau routier suffisamment développé et bien entretenu. Un tel réseau permettra de désenclaver les plus importantes régions productrices de bois, de susciter une concurrence saine entre le rail et la route et de trouver une alternative au transport fluvial en période de saison sèche. Le développement et l'amélioration du réseau routier permettront également d'abaisser les coûts du transport intérieur du fait:

- D'une concurrence saine entre transporteurs routiers et entre modes de transport.

- De l'amélioration des conditions d'exploitation d'entretien et de réparation du matériel routier. Un réseau routier amélioré permettra également de promouvoir de nouvelles essences et de freiner la surutilisation de certaines espèces.

- Il apparaît indispensable de réaliser un minimum d'infrastructures et d'aménagement sur les voies fluviales utilisées pour l'évacuation du bois et des produits du bois: travaux de dragages, construction de quais, acquisition de grues et autres engins de levage. A cet égard, les Etats africains pourraient concéder à des entreprises privées spécialisées dans la manutention, les opérations de manutention dans les ports fluviaux (comme le port de Brazzaville) et dans les ports secs à créer dans les gares de chemin de fer les plus importantes. La création de ports secs facilitera, à n'en pas douter, les opérations de manutention dans les gares ferroviaires et augmentera la capacité d'évacuation des trains.

- Il serait souhaitable que les compagnies de chemin de fer du Congo, du Cameroun et du Gabon:

- Reprofilent les voies d'évacuation des marchandises

-Acquièrent davantage de plateformes, de wagons grumiers et de wagons couverts pour les bois transformés.

- Adoptent une tarification moins complexe et plus adaptée au fret pauvre que constituent le bois et les produits ligneux. En guise d'illustration de ce point, il suffit de rappeler que les tarifs de bois en grumes et bois débités offerts par la Régifercam comporte au moins 65 barèmes et plus d'un millier de tarifications différentes, toutes choses qui empêchent le choix de la tarification la plus appropriée et la contrôle de la facturation par les chargeurs. La tarification simplifiée devra comporter d'application de densités forfaitaires plus proches de réalités ayant cours dans les professions du bois et permettre d'éviter les longues périodes (importantes partes de temps enregistrées à ce niveau par les chargeurs utilisant les services de l'OCTRA).

- Pratiquent des tarifs plus étudiés et plus en rapport avec les services fournis au niveau de la manutention au port sec ou au parc de la gare ferroviaire.

Recommandations relatives au fonctionnement des sociétés d'exploitation des parcs à bois:

Il apparaît souhaitable qu'au delà des huit heures de travail par jour qui ont cours dans les sociétés d'exploitation des parcs à bois, celles-ci acceptent de travailler en heures supplémentaires, y compris les Samedis, Dimanches et jours fériés si le planning de rotation du navire l'exige. En effet, l'affrètement d'un navire grumier coûte à l'armateur entre 8000 et 9000 dollars des Etats Unis par jour. Dès lors, les journées perdues à quai sont non seulement un facteur de surcoût (coût journalier d'exploitation du navire et coût de passage portuaire) mais également et sur tout, un facteur de ralentissement de la vitesse de rotation du navire.

Il serait nécessaire d'accroître l'utilisation des équipements actuels des sociétés d'exploitation des parcs à bois à travers des efforts d'organisation du travail et d'acquérir de nouveaux moyens de traction et de lavage: remorqueurs plus puissants, grues et engins de lavage, barges,

Il apparaît opportun d'appliquer une taxation beaucoup plus faible aux produits pétroliers et à l'électricité destinés à l'exploitation du bois et des produits du bois.

Il serait souhaitable d'accorder un régime privilégié de taxation à l'importation des équipements et pièces de rechange utilisés par les sociétés d'exploitation des parcs à bois.

Il apparaît urgent d'assurer l'éclairage des parcs à bois en vue de permettre et de faciliter le travail de nuit dans ces parcs.

Il est souhaitable qu'un minimum de travaux de réalisation de quais, d'aires de stockage et de hangars couverts soient entrepris au niveau des parcs à bois. Les travaux devraient être complétés par des travaux de dragage et de nettoyage des mises à l'eau pour les grumes.

Il apparaît urgent de trouver une solution au problème du stationnement prolongé des grumes de bois refusés ou délaissés sur les parcs à bois.

Recommandations liées au fonctionnement des ports et rades:

Il serait souhaitable que l'amélioration préconisée dans le présent rapport des conditions de transport intérieur, conduite au regroupement des chargements de bois et de produits du bois sur un ou (au maximum) deux ports par pays et à l'abandon des chargements de navires sur rades.

Il apparaît opportun que l'autorité portuaire et les responsables des autres administrations intervenant dans les ports (douanes et eaux et forêts notamment) adoptent, à la demande du navire, le système de travail en heures supplémentaires afin de réduire la durée de séjour du navire au port au strict minimum.

Il apparaît de plus en plus indispensable que les ports de Douala et d'Ouvendo notamment fassent l'objet de dragages et de construction de digues et d'épis d'arrêt des bancs de sable. Il devient même souhaitable d'envisager au Cameroun et au Gabon, la construction d'un port sur un site plus favorable et mieux protégé contre l'ensablement et les ports de temps

dues à la marée basse ou aux courants qui soient empêchent les remorqueurs de remonter les bois en grumes jusqu'au navire, soient empêchent la manutention des grumes sur le parc à bois.

Il serait souhaitable que certains ports comme ceux de Pointe-Noire ou de Libreville acquièrent quelques engins de levage (grues) et réalisent quelques quais spécialisés pour le chargement à quai des bois non flottables et des bois travaillés. A contrario, il apparaît opportun que des ports comme celui d'Abidjan adoptent le système de chargement sur plates lorsque les quais sont périodiquement encombrés.

Recommandations liées à la manutention et au conditionnement du bois et des produits du bois

Il apparaît souhaitable, en ce qui concerne la calcul du volume de bois connaissance, d'adopter des normes minimales.

- Ainsi, concernant les bois en grumes, le volume pourrait être calculé suivant la formula, généralement admise, ci-après (écorce et aubier compris)

$$V = \frac{\pi}{4} D^2 \times L$$

ou V exprime le volume en mètres cubes

D exprime le diamètre en mètres obtenu en prenant la moyenne des quatre diamètres, mesurés deux à deux à chaque extrémité.

L exprime la longueur en mètres, c'est à dire la plus petite distance qui sépare les sections extrêmes limitant la grume.

- De même, s'agissant des plots tringlés, il ne serait retenu que le volume des plots, à la condition que la somme des épaisseurs des taquets n'excede pas 10 % du diamètre moyen du plot par ailleurs, la carelage métallique actuel des plots devrait être revu pour leur permettre de supporter le transport maritime.

- En outre concernant les bois vendus "défauts déduits", il ne serait pas tenu compte de la défalcation du volume du "defaut". Des lors, il appartiendrait au chargeur de faire les mises à dimensions qui conviennent.

- Enfin, concernant les bois débités, il serait souhaitable, pour éviter

les problèmes de chargement et de sécurité du navire et les désagréments causés aux chargeurs par les laisser-à-quai, d'appliquer la tarification suivante en vue d'encourager les chargeurs au respect des normes:

- pour le transport des avivés sans taquets, on applique le tarif normal de base,
- pour des avivés sur taquets de 0 à 8 mm inclus, le tarif appliqué est le tarif de base majoré de 10 %,
- pour des avivés sur taquets de + de 8 mm à 15 mm inclus, on applique le tarif de base majoré de 20 %,
- pour des avivés sur taquets de + de 15 mm on applique le tarif de base majoré d'un taux supérieur à 20 % (à convenir).

La mise en oeuvre de ce schéma de tarification devrait être doublée de la mise en place d'un système de contrôle ponctuel des taquets pour certains chargements. A préciser, toutefois, que l'application de cette méthode doit exclure la base de tarification hors-tout souhaitée par les conférences maritimes. En effet, la tarification ne devrait intervenir que sur le volume mentionné au connaissement, étant donné qu'une tarification hors-tout conduirait les chargeurs à payer des taxes de sortie et des droits d'entrée (à destination) sur une marchandise inexistante. Des lors, l'encombrement maritime hors-patins ne serait indiqué qu'au seul armateur pour lui permettre de faire face aux problèmes de chargement et de sécurité du navire.

Il serait temps que les chargeurs africains abandonnent l'application des normes impériales FAS (First and Second) et adoptent les normes SATA (Classement des Sciages Avivés Tropicaux Africains). En effet, de nombreux importateurs continuent d'interroger leurs fournisseurs sur la base des règles impériales FAS parce que dans l'application de ces règles, le classeur a tendance à ne retenir, en priorité, que des pièces à 4 faces nettes. Partout, il rejette toutes les pièces présentant des défauts mineurs et classe celles-ci dans un choix inférieur. Or dans l'application des règles SATA, chaque pièce, en fonction de la présence ou de l'absence de défauts, de ses dimensions et de l'essence de bois concernée, reçoit un classement précis dans un choix.

Résultat: l'application des règles SATA peut permettre à un producteur de gagner 15 % de plus par rapport à sa production normale (du seul fait d'un meilleur classement de chaque de ses pièces).

Il apparaît souhaitable d'encourager l'empotage des conteneurs à l'usine parce que l'empotage sur site portuaire, non seulement revient plus cher du point de vue du coût de la manutention, mais encore, ne permet d'empoter que 12 à 15 m³ en règle générale, pour un espace disponible de 25 m³.

A contrario, l'empotage à l'usine revient moins cher du point de vue de la rémunération de la main d'oeuvre et permet de charger entre 18 et 22 m³. L'armateur facturant en moyenne 15 m³, le gain pour le chargeur peut être appréciable et ca, d'autant plus que le transport intérieur (routier notamment) de 10 m³ par conteneur coûte autant (ou presque) que l'acheminement de 20 m³ par le même conteneur. Le chargeur évite ainsi des faux-frais.

Il serait opportun que les chargeurs demandent de plus en plus, pour l'acheminement de leurs bois transformés, des conteneurs de 40 pieds. En effet, ceux-ci semblent plus adaptés au chargement des bois débités, que les conteneurs de 20 pieds.

Il apparaît de même, souhaitable que le choix des chargeurs portent sur les "Flats Containers" pour le chargement de petits lots.

Il serait souhaitable que les services de douanes acceptent le principe du chargement des conteneurs de bois transformés "porte contre porte", ceci, afin d'éviter les vols.

Il apparaît indiqué que les fardeaux de sciages soient mis sur des patins de 35 à 40 mm d'épaisseur pour faciliter et accélérer leur chargement. La pratique des fardeaux de sciages sans patins, devrait, en conséquence, être abandonnée ou sanctionnée par des taux de fret plus élevés.

Il serait souhaitable que les bois débités verts, et les bois débités blancs et fragiles qui craignent l'humidités soient chargés, de préférence, sur des navires rouliers (RO RO).

Recommandations liées aux systèmes de taxation

Il serait souhaitable, comme déjà mentionné dans le présent rapport, d'encourager la transformation sur place du bois et de promouvoir les exportations d'essences peu ou pas connues à travers, notamment:

- Une taxation plus faible des produits pétroliers, des équipements et pièces de recharge et de l'électricité dont ont besoin les entreprises du secteur du bois pour se développer et se moderniser.

- L'abaissement de la taxe de sortie sur les essences à promouvoir ou l'exonération temporaire de ces essences du paiement de cette taxe.

- Une tarification promotionnelle du transport intérieur des essences à promouvoir (transport route et ferroviaire notamment).

Il apparaît souhaitable que les services des douanes abandonnent ou tempèrent la pratique des amendes en douanes trop répétées pour cause de tentative de fraude. En effet, cette pratique élève le niveau de la franchise à charge de l'armateur qui, de toute façon, réprend ce surcoût sur la marchandise. La franchise de douanes se situe, en Côte d'Ivoire par exemple, à 7500 dollars parce que les assureurs refusent de prendre en charge les surcoûts générés par les "tracasseries" douanières. Les tracasseries douanières conduisent également les exportateurs de bois débités à déclarer toutes leurs cargaisons en lots non homogènes et à acquitter, de ce fait, au titre des droits de sortie, en Côte d'Ivoire, 4 % sur la valeur point de sortie. Ils ne prennent plus le risque de déclarer leurs cargaisons en lots homogènes, alors que les lots homogènes n'acquittent, que 2 % de droits de sortie.

Il serait bénéfique pour les exportations de bois et de produits du bois que les services des douanes ne fassent payer, en heures supplémentaires, que les travaux effectivement réalisés en dehors des horaires normaux de travail. Une tendance à l'application systématique des tarifs en heures supplémentaires ne peut, en définitive, qu'entraîner un surcoût pour la marchandise.

Recommandations relatives aux facteurs liés au transport maritime
proprement dit et aux taux de fret

Il serait souhaitable que, pour réduire le temps de séjour du navire dans chaque port, les compagnies de manutention anticipent sur la préparation des chargements. En effet, des études ont prouvé qu'une anticipation de deux jours sur la préparation peut accroître sensiblement la cadence de chargement et faire gagner 3 à 4 jours au navire au port de Pointe-Noire (sur une période normale de chargement de 7 jours. L'instauration d'une telle pratique aurait des incidences favorables sur les taux de fret.)

Il apparaît indispensable que les navires ne desservent que deux à trois ports, au chargement en Afrique et au déchargement en Europe du bois et des produits du bois. Compte tenu des coûts de passage portuaire et du niveau relativement élevé des coûts de manutention des bois et produits dérivés, cette nouvelle pratique (qui contrasterait fortement avec celle ayant cours actuellement et qui consiste à charger des lots de 700 m³ par port dans 6 ou 7 ports et à les décharger dans autant de ports en Europe) permettrait une réduction substantielle des taux de fret offerts aux chargeurs africains. A noter, toutefois, qu'une telle pratique nécessite des transbordements et l'existence de possibilités fiables de cabotage national et sous-régional.

Par ailleurs, cette pratique ne peut être bénéfique qu'en cas de regroupement des cargaisons en lots plus importants.

Il serait souhaitable que les bois et produits du bois ne connaissent pas de stationnement prolongé aux points de rupture de charge et au parc à bois. Pour ce faire, il conviendrait que la programmation des navires prévoit plus de touchés de navires dans les périodes de pic de produits plus riches comme le café et le cacao et que certaines recommandations figurant dans le présent rapport soient effectivement appliqués. En effet, un stockage prolongé des bois debribés par exemple entraîne:

- Après 3 ou 4 mois, une détérioration de la qualité du produit, singulièrement en ce qui concerne les espèces fragiles comme le SANBA (AYOUS) ou le BAHIA. Les bois rouges prennent une teinte grise et les bois blancs deviennent verts.

- Des frais financiers: une étude montre qu'au taux d'intérêt pour le crédit caisse de 18 % par an, la réduction de la durée de stationnement à quai de bois débités de trois semaines entraîne une réduction des charges financières d'environ 600 à 650 F CFA par m³.

- Des frais de stationnement prolongé sur parc.

- Des difficultés commerciales allant de la perte d'une image de marque à la rupture de contrats en passant par le paiement de pénalités de retard.

Il apparaît indispensable que les chargeurs abandonnent la pratique du sous-carbage du bois et des produits dérivés et notamment, celui des bois en grumes. En effet, outre les problèmes de chargement et de sécurité du navire que cette pratique crée, elle entraîne des laisser à quai et, pourtant, un stationnement prolongé dont les effets ont déjà été mis en exergue.

Il serait souhaitable que les chargeurs respectent leurs prévisions de chargement et en communiquent à l'avance les spécifications aux armateurs. Le non respect des prévisions de chargement entraîne:

-Soit le paiement d'un faux-fret "Dead freight" correspondant au niveau du "lavage du Fret".

-Soit des habitudes de surbooking au niveau des armateurs qui, par anticipation et pour ne pas faire payer à leur client un faux-fret, recrute du fret par ailleurs. En effet, les conditions commerciales empêchent souvent l'armateur de faire payer un faux-fret au chargeur. Dès lors, pour réduire ses pertes et le risque d'espaces vides, il recrute du fact dans des propositions qui le conduisent lorsque les prévisions sont tant soit peu respectées à arrêter l'embarquement de certains lots. Ce laisser à

qui peut générer tous les effets néfastes du stationnement prolongé.

Il serait indispensable que, dans l'attente de la mise en oeuvre effective des présentes recommandations les armateurs renoncent à toute augmentation des taux de fret.

Suivi des recommandations

Il apparaît urgent qu'en complément de la présente étude, un rapport plus détaillé soit établi sur les différents éléments qui entrent dans la composition du prix FAS ou FOB du bois et des produits du bois. Une telle réflexion, qui n'a pas été conduite dans le cadre de la présente étude à cause des contraintes de délais, permettrait aux autorités de chaque pays exportateur de bois d'agir favorablement sur certains postes de coûts au bénéfice du bois africain. Elle permettrait également à ces autorités de placer l'exportation du bois et des produits du bois dans une perspective de commerce international. Aujourd'hui, l'industrie du bois en Afrique se place dans le contexte d'une industrie d'import-substitution, quoique les pays producteurs aient des marchés nationaux étroits.

Il serait souhaitable que les propositions contenues dans la présente étude puissent être discutées avec les syndicats de producteurs et d'exportateurs de bois et produits dérivés, les conseils nationaux de chargeurs africains et les armements membres de conférences maritimes ou indépendants qui servent le commerce extérieur des pays africains producteurs de bois. Mais cette discussion doit surtout inclure les importateurs de bois qui seuls, décident en dernier ressort.

TABLEAU N. 1

a. Productions de bois en grumes de 1980 à 1987 (en 1000 metres cubes)

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Total Mondial | 12,928,000 | 12,932,492 | 12,926,877 | 13,037,942 | 13,128,026 | 13,158,277 | 13,254,392 | 13,352,447 |
| Afrique | 383,485 | 393,946 | 404,387 | 415,651 | 426,604 | 437,975 | 449,363 | 461,169 |
| dont: | | | | | | | | |
| . Cameroun | 10,489 | 10,469 | 10,737 | 11,054 | 11,455 | 11,887 | 12,161 | 12,447 |
| . Rep. Centre Afrique | 3,009 | 3,058 | 3,112 | 3,147 | 3,338 | 3,417 | 3,417 | 3,443 |
| . Congo | 2,193 | 2,176 | 2,191 | 2,238 | 2,348 | 2,380 | 2,583 | 2,614 |
| . Cote d'Ivoire | 12,001 | 11,481 | 11,808 | 12,073 | 12,229 | 11,906 | 11,912 | 11,792 |
| . Gabon | 3,678 | 3,510 | 3,546 | 3,746 | 3,966 | 3,904 | 3,867 | 3,847 |
| . Ghana | 7,967 | 8,147 | 8,244 | 8,653 | 8,935 | 9,293 | 9,294 | 9,884 |
| . Liberia | 4,850 | 4,309 | 4,400 | 4,076 | 4,203 | 4,455 | 5,299 | 5,640 |
| Asie | 998,322 | 911,791 | 929,852 | 948,971 | 973,518 | 981,222 | 11,001,679 | 11,021,337 |
| Europe | 333,977 | 333,406 | 333,784 | 338,033 | 347,254 | 348,342 | 353,411 | 358,492 |

b. Exportations de bois en grume de 1980 à 1987 (en 1000 metres cubes)

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|-----------------------|---------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Total Mondial | 116,957 | 100,190 | 98,980 | 100,957 | 103,249 | 106,264 | 106,846 | 117,433 |
| Afrique | 6,373 | 4,958 | 5,159 | 4,950 | 5,507 | 4,595 | 4,053 | 3,967 |
| dont: | | | | | | | | |
| . Cameroun | 743 | 444 | 448 | 391 | 496 | 746 | 411 | 442 |
| . Rep. Centre Afrique | 137 | 123 | 85 | 81 | 88 | 65 | 63 | 41 |
| . Congo | 261 | 221 | 202 | 188 | 250 | 275 | 287 | 327 |
| . Cote d'Ivoire | 3,055 | 2,233 | 2,276 | 2,253 | 2,230 | 1,394 | 1,020 | 617 |
| . Gabon | 1,071 | 1,113 | 1,160 | 1,134 | 1,536 | 1,069 | 983 | 1,229 |
| . Ghana | 165 | 54 | 53 | 62 | 70 | 130 | 177 | 319 |
| . Liberia | 475 | 255 | 230 | 223 | 184 | 258 | 370 | 251 |
| Asie | 34,867 | 26,767 | 26,616 | 25,713 | 21,589 | 22,902 | 21,532 | 25,333 |
| Europe | 23,809 | 23,332 | 20,965 | 30,349 | 24,153 | 26,339 | 26,426 | 26,777 |

c. Exportations de bois en grume de 1980 à 1987 (en 1000 dollars US)

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Total Mondial | 18,762,866 | 16,646,816 | 16,278,563 | 15,890,589 | 15,402,621 | 15,479,128 | 15,870,063 | 17,332,184 |
| Afrique | 927,245 | 592,368 | 480,062 | 438,332 | 429,132 | 399,277 | 437,268 | 415,674 |
| dont: | | | | | | | | |
| . Cameroun | 113,873 | 55,518 | 45,811 | 34,431 | 33,347 | 64,300 | 37,000 | 47,663 |
| . Rep. Centre Afrique | 27,449 | 25,947 | 14,141 | 12,355 | 13,610 | 11,664 | 13,696 | 9,000 |
| . Congo | 44,591 | 28,501 | 21,200 | 19,553 | 26,032 | 28,716 | 39,460 | 54,019 |
| . Cote d'Ivoire | 490,188 | 287,124 | 222,295 | 200,458 | 184,580 | 130,717 | 121,087 | 81,070 |
| . Gabon | 129,525 | 115,430 | 97,733 | 105,359 | 110,897 | 91,683 | 114,427 | 112,000 |
| . Ghana | 12,398 | 4,391 | 3,469 | 4,311 | 5,140 | 9,550 | 18,440 | 33,150 |
| . Liberia | 84,000 | 46,213 | 37,101 | 28,022 | 22,568 | 33,369 | 48,973 | 34,587 |
| Asie | 13,077,031 | 12,000,130 | 12,092,250 | 11,960,706 | 11,332,175 | 11,360,491 | 11,316,688 | 11,842,879 |
| Europe | 11,387,714 | 11,241,527 | 11,027,470 | 877,987 | 933,344 | 11,032,225 | 11,241,918 | 11,503,730 |

TABLEAU N. 2

a. Productions de sciages de 1980 à 1987

(en 1000 mètres cubes)

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|-----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Total Mondial | 446,999 | 426,387 | 419,393 | 438,198 | 457,062 | 461,985 | 478,453 | 499,026 |
| Afrique | 7,317 | 7,672 | 7,252 | 6,991 | 7,323 | 7,563 | 7,864 | 8,162 |
| dont: | | | | | | | | |
| . Cameroun | 380 | 383 | 383 | 341 | 552 | 565 | 565 | 565 |
| . Rep. Centre Afrique | 71 | 70 | 63 | 61 | 58 | 56 | 54 | 52 |
| . Congo | 64 | 73 | 66 | 66 | 60 | 50 | 77 | 30 |
| . Côte d'Ivoire | 654 | 611 | 748 | 716 | 679 | 753 | 765 | 775 |
| . Gabon | 88 | 88 | 88 | 88 | 97 | 106 | 106 | 106 |
| . Ghana | 160 | 160 | 150 | 210 | 220 | 280 | 310 | 310 |
| . Liberia | 45 | 99 | 72 | 61 | 53 | 69 | 91 | 511 |
| Asie | 93,695 | 90,075 | 94,456 | 94,344 | 95,605 | 98,093 | 98,695 | 103,285 |
| Europe | 89,318 | 83,604 | 82,046 | 84,478 | 86,003 | 83,358 | 83,152 | 83,301 |

b. Exportations de sciages de 1980 à 1987

(en 1000 mètres cubes)

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Total Mondial | 78,483 | 71,596 | 72,362 | 83,083 | 85,334 | 85,360 | 86,468 | 94,273 |
| Afrique | 792 | 653 | 677 | 706 | 788 | 896 | 883 | 938 |
| dont: | | | | | | | | |
| . Cameroun | 63 | 73 | 75 | 55 | 91 | 129 | 70 | 63 |
| . Rep. Centre Afrique | 36 | 37 | 38 | 40 | 32 | 32 | 30 | 30 |
| . Congo | 37 | 27 | 28 | 26 | 28 | 21 | 23 | 32 |
| . Côte d'Ivoire | 277 | 266 | 308 | 383 | 418 | 473 | 475 | 460 |
| . Gabon | 18 | 3 | 2 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 |
| . Ghana | 69 | 53 | 40 | 43 | 56 | 80 | 102 | 173 |
| . Liberia | 43 | 24 | 18 | 11 | 6 | 7 | 8 | 5 |
| Asie | 7,013 | 5,952 | 6,249 | 7,378 | 6,861 | 6,630 | 7,455 | 8,987 |
| Europe | 25,158 | 22,155 | 23,113 | 25,666 | 25,751 | 24,358 | 24,055 | 24,585 |

c. Exportations de sciages de 1980 à 1987

(en 1000 dollars US)

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Total Mondial | 112,164,960 | 110,117,882 | 109,291,499 | 110,739,022 | 110,515,314 | 110,036,248 | 111,535,259 | 114,794,762 |
| Afrique | 187,599 | 132,682 | 117,510 | 124,818 | 125,776 | 143,489 | 170,267 | 211,939 |
| dont: | | | | | | | | |
| . Cameroun | 21,351 | 15,366 | 12,273 | 8,322 | 13,732 | 19,100 | 11,536 | 14,870 |
| . Rep. Centre Afrique | 9,537 | 8,745 | 6,407 | 6,265 | 5,512 | 7,014 | 8,123 | 8,123 |
| . Congo | 13,376 | 7,733 | 7,000 | 5,433 | 5,788 | 5,807 | 7,027 | 11,599 |
| . Côte d'Ivoire | 72,740 | 55,841 | 57,341 | 71,200 | 69,476 | 75,089 | 100,069 | 122,020 |
| . Gabon | 3,500 | 326 | 337 | 464 | 78 | 500 | 128 | 128 |
| . Ghana | 23,212 | 11,974 | 6,640 | 7,686 | 10,051 | 14,077 | 18,000 | 30,500 |
| . Liberia | 11,000 | 7,079 | 4,115 | 2,869 | 915 | 1,518 | 2,024 | 1,369 |
| Asie | 1,532,298 | 1,112,964 | 1,122,986 | 1,416,384 | 1,263,508 | 1,144,700 | 1,498,494 | 1,897,009 |
| Europe | 4,998,007 | 3,938,347 | 3,544,698 | 3,742,742 | 3,683,973 | 3,283,893 | 3,920,847 | 4,483,544 |

Source: F.A.O.

TABLEAU N. 3

a. Productions de placages de 1980 à 1987

(en 1000 metres cubes)

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Total Mondial | 4,438 | 4,531 | 4,566 | 4,834 | 4,907 | 4,836 | 4,792 | 5,134 |
| Afrique | 525 | 517 | 493 | 522 | 516 | 554 | 571 | 573 |
| dont: | | | | | | | | |
| . Cameroun | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 |
| . Rep. Centre Afrique | 3 | 3 | 4 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 |
| . Congo | 75 | 68 | 63 | 74 | 63 | 59 | 51 | 47 |
| . Cote d'Ivoire | 122 | 108 | 100 | 127 | 115 | 140 | 161 | 166 |
| . Gabon | 97 | 97 | 97 | 97 | 97 | 97 | 97 | 97 |
| . Ghana | 22 | 23 | 21 | 15 | 24 | 34 | 34 | 34 |
| . Liberia | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Asie | 1,054 | 1,096 | 1,086 | 1,160 | 1,187 | 1,186 | 1,042 | 1,065 |
| Europe | 1,501 | 1,532 | 1,484 | 1,572 | 1,640 | 1,531 | 1,555 | 1,849 |

b. Exportations de placages de 1980 à 1987

(en 1000 metres cubes)

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Total Mondial | 1,425 | 1,398 | 1,293 | 2,018 | 2,000 | 1,795 | 1,838 | 1,922 |
| Afrique | 203 | 202 | 182 | 187 | 198 | 206 | 199 | 199 |
| dont: | | | | | | | | |
| . Cameroun | 20 | 23 | 19 | 23 | 26 | 27 | 15 | 16 |
| . Rep. Centre Afrique | - | - | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| . Congo | 67 | 60 | 63 | 59 | 59 | 50 | 45 | 43 |
| . Cote d'Ivoire | 48 | 47 | 44 | 53 | 53 | 72 | 79 | 75 |
| . Gabon | 19 | 21 | 14 | 9 | 2 | 8 | 5 | 5 |
| . Ghana | 8 | 7 | 5 | 9 | 12 | 13 | 15 | 21 |
| . Liberia | 2 | 2 | 2 | - | - | - | - | - |
| Asie | 254 | 257 | 287 | 845 | 816 | 673 | 672 | 665 |
| Europe | 376 | 319 | 260 | 349 | 394 | 393 | 395 | 413 |

c. Exportations de placages de 1980 à 1987

(en 1000 dollars US)

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|-----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Total Mondial | 880,410 | 714,824 | 653,730 | 793,134 | 812,252 | 747,236 | 799,138 | 938,095 |
| Afrique | 81,911 | 65,913 | 56,565 | 52,772 | 52,928 | 54,005 | 64,554 | 73,298 |
| dont: | | | | | | | | |
| . Cameroun | 13,779 | 13,264 | 9,822 | 9,429 | 10,449 | 10,901 | 11,507 | 11,229 |
| . Rep. Centre Afrique | - | - | 690 | 675 | 376 | 328 | 296 | 296 |
| . Congo | 26,372 | 18,331 | 18,500 | 16,806 | 15,876 | 14,227 | 15,943 | 15,659 |
| . Cote d'Ivoire | 14,568 | 10,394 | 10,025 | 10,127 | 10,270 | 12,499 | 20,043 | 28,470 |
| . Gabon | 7,636 | 5,792 | 3,922 | 2,413 | 347 | 1,405 | 1,764 | 1,764 |
| . Ghana | 82 | 82 | 82 | - | - | - | - | - |
| . Liberia | 2,002 | 893 | 921 | 584 | 2,114 | 1,042 | 705 | 705 |
| Asie | 72,066 | 65,198 | 67,341 | 173,557 | 189,517 | 153,229 | 129,797 | 122,072 |
| Europe | 472,963 | 358,176 | 305,704 | 305,469 | 314,760 | 327,919 | 375,231 | 453,266 |

TABLEAU N. 4

a. Productions de contre-plaques de 1980 à 1987

(en 1000 metres cubes)

| | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Total Mondial | 39,385 | 40,303 | 38,893 | 44,096 | 44,010 | 44,883 | 47,749 | 48,989 |
| Afrique | 490 | 509 | 554 | 546 | 552 | 584 | 625 | 624 |
| dont: | | | | | | | | |
| . Cameroun | 10 | 18 | 12 | 12 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| . Rep. Centre Afrique | 4 | 5 | 9 | 8 | 5 | 5 | 4 | 3 |
| . Congo | 4 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 7 | 5 |
| . Cote d'Ivoire | 63 | 25 | 24 | 33 | 26 | 44 | 44 | 45 |
| . Gabon | 95 | 70 | 104 | 104 | 110 | 131 | 131 | 131 |
| . Ghana | 49 | 43 | 39 | 27 | 26 | 21 | 25 | 25 |
| . Liberia | 7 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Asie | 14,459 | 14,174 | 14,664 | 16,265 | 16,010 | 16,587 | 17,566 | 19,522 |
| Europe | 3,585 | 3,445 | 3,271 | 3,070 | 3,163 | 3,102 | 3,220 | 3,158 |

b. Exportations de contre-plaques de 1980 à 1987

(en 1000 metres cubes)

| | | | | | | | | |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Total Mondial | 6,623 | 7,296 | 6,859 | 7,859 | 8,082 | 8,654 | 9,626 | 11,231 |
| Afrique | 94 | 96 | 90 | 108 | 106 | 106 | 92 | 88 |
| dont: | | | | | | | | |
| . Cameroun | 8 | 18 | 12 | 12 | 8 | 10 | - | - |
| . Rep. Centre Afrique | 4 | 4 | 7 | 8 | 4 | 3 | 2 | 2 |
| . Congo | - | - | - | - | - | - | - | - |
| . Cote d'Ivoire | 14 | 12 | 16 | 20 | 18 | 20 | 27 | 23 |
| . Gabon | 42 | 39 | 36 | 44 | 53 | 46 | 46 | 46 |
| . Ghana | 2 | - | - | 1 | - | 1 | 1 | 1 |
| . Liberia | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Asie | 3,677 | 4,382 | 4,094 | 4,947 | 5,215 | 5,849 | 6,669 | 7,983 |
| Europe | 1,475 | 1,405 | 1,439 | 1,458 | 1,459 | 1,311 | 1,408 | 1,544 |

b. Exportations de contre-plaques de 1980 à 1987

(en 1000 dollars US)

| | | | | | | | | |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Total Mondial | 2,706,456 | 2,764,836 | 2,405,117 | 2,640,758 | 2,471,899 | 2,456,869 | 2,999,002 | 4,135,944 |
| Afrique | 4,820 | 4,365 | 40,655 | 48,848 | 4,747,220 | 35,356 | 34,257 | 35,264 |
| dont: | | | | | | | | |
| . Cameroun | 5,603 | 4,567 | 5,125 | 4,456 | 2,527 | 3,400 | - | - |
| . Rep. Centre Afrique | 1,050 | 1,580 | 2,457 | 2,893 | 1,288 | 1,245 | 968 | 968 |
| . Congo | - | - | - | - | - | - | - | - |
| . Cote d'Ivoire | 8,500 | 6,300 | 7,200 | 9,729 | 7,643 | 7,400 | 12,564 | 13,557 |
| . Gabon | 21,800 | 20,400 | 18,900 | 23,100 | 29,100 | 14,862 | 14,862 | 14,862 |
| . Ghana | 395 | 44 | 51 | 249 | 59 | 105 | 82 | 96 |
| . Liberia | 1,603 | 692 | 507 | 291 | 234 | 234 | - | - |
| Asie | 1,335,956 | 1,472,917 | 1,245,232 | 1,461,090 | 1,391,775 | 1,443,688 | 1,775,984 | 2,612,740 |
| Europe | 878,852 | 750,541 | 709,654 | 679,568 | 645,813 | 577,301 | 735,901 | 654,480 |

Source: F.A.O.

TABLEAU N. 5

a. Commerce de bois en grues en 1987

(en 1000 metres cubes)

| Destinations ----> | Belgique | France | R.F.A. | Italie | Pays Bas | Roy.Unis | Singap. | Japon | U.S.A |
|-----------------------|----------|--------|--------|--------|----------|----------|---------|------------|-------|
| Origines ----v | | | | | | | | | |
| TOTAL | 73.34 | 885.40 | 379.71 | 526.26 | 115.00 | 57.99 | 58.68 | 113,762.72 | 6.59 |
| Afrique | 58.58 | 882.56 | 371.55 | 516.37 | 101.25 | 53.92 | 1.19 | 248.83 | 1.42 |
| dont: | | | | | | | | | |
| . Cameroun | 27.67 | 87.77 | 64.00 | 141.60 | 62.17 | 7.24 | 0.44 | 10.51 | 0.08 |
| . Rep. Centre Afrique | 0.12 | 0.36 | 5.62 | 6.03 | 0.11 | - | - | 0.11 | - |
| . Congo | 6.33 | 73.21 | 33.31 | 43.03 | 1.26 | 1.14 | 6.46 | 15.29 | - |
| . Cote d'Ivoire | 5.90 | 65.67 | 10.46 | 158.36 | 0.48 | 13.49 | - | 1.09 | 0.05 |
| . Gabon | 8.05 | 358.26 | 20.99 | 47.98 | 17.59 | 2.52 | - | 218.69 | 0.25 |
| . Ghana | 2.07 | 27.26 | 133.91 | 65.43 | 3.40 | 3.34 | - | - | - |
| . Liberia | 1.76 | 251.85 | 49.82 | 24.44 | 2.58 | 23.86 | - | - | - |
| Asie | 0.88 | 2.52 | 6.23 | 5.86 | 0.93 | 1.67 | 55.37 | 113,493.80 | 3.83 |
| Amerique Latine | 0.03 | 0.19 | 1.68 | 1.02 | 5.48 | 1.76 | 0.01 | 9.95 | 1.33 |

b. Commerce de bois sciés en 1987

(en 1000 metres cubes)

| Destinations ----> | Belgique | France | R.F.A. | Italie | Pays Bas | Roy.Unis | Singap. | Japon | U.S.A |
|-----------------------|----------|--------|--------|--------|----------|----------|---------|----------|--------|
| Origines ----v | | | | | | | | | |
| TOTAL | 271.80 | 493.10 | 604.59 | 452.26 | 578.20 | 558.76 | 987.44 | 1,258.73 | 608.43 |
| Afrique | 13.45 | 117.36 | 55.94 | 142.52 | 18.57 | 124.79 | - | 0.05 | 9.09 |
| dont: | | | | | | | | | |
| . Cameroun | 1.44 | 12.55 | 3.65 | 2.91 | 13.94 | 5.41 | - | - | - |
| . Rep. Centre Afrique | - | 0.12 | 0.02 | 0.58 | - | 0.05 | - | - | - |
| . Congo | 1.68 | 1.70 | 1.70 | 1.15 | 0.02 | 3.85 | - | - | 0.32 |
| . Cote d'Ivoire | 6.88 | 96.07 | 14.21 | 120.89 | 0.21 | 34.03 | - | 0.05 | 8.40 |
| . Gabon | - | - | - | - | - | 0.35 | - | - | - |
| . Ghana | 0.93 | 2.99 | 26.65 | 6.20 | 0.32 | 64.58 | - | - | 0.36 |
| . Liberia | 0.04 | 1.46 | 1.66 | - | 0.18 | 1.74 | - | - | - |
| Asie | 196.12 | 358.14 | 506.51 | 295.93 | 532.63 | 276.76 | 984.25 | 1,248.10 | 190.38 |
| Amerique Latine | 1.00 | 15.54 | 9.38 | 10.33 | 0.20 | 124.48 | - | 10.47 | 399.17 |

Sources: F.A.O

TABLEAU N. 6

c. Commerce de placages en 1987

(en 1000 metres cubes)

| Destinations ----> | Belgique | France | R.F.A | Italie | Pays Bas | Roy.Unis | Singap. | Japon | U.S.A |
|-----------------------|----------|--------|-------|--------|----------|----------|---------|-----------|--------|
| Origines ----v | | | | | | | | | |
| TOTAL | 14.64 | 19.89 | 70.28 | 39.09 | 13.62 | 26.30 | 23.31 | 79.41 | 134.28 |
| Afrique | 10.54 | 14.25 | 55.70 | 34.38 | 5.61 | 10.49 | 0.65 | 13,967.00 | 9.09 |
| dont: | | | | | | | | | |
| . Cameroun | - | 2.59 | 0.61 | 20.08 | 0.06 | 0.22 | - | - | - |
| . Rep. Centre Afrique | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| . Congo | 1.81 | 5.40 | 10.08 | 3.04 | 4.04 | 0.61 | - | - | 0.32 |
| . Cote d'Ivoire | 8.08 | 4.70 | 31.93 | 6.43 | 1.42 | 0.59 | - | 0.08 | 6.40 |
| . Gabon | - | 0.75 | - | 0.72 | - | 0.01 | - | - | - |
| . Ghana | 0.23 | 0.62 | 6.98 | 0.37 | 0.03 | 8.07 | - | - | 0.36 |
| . Liberia | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Asie | 0.17 | 0.28 | 1.80 | 0.02 | 4.73 | 4.87 | 23.20 | 77.33 | 75.46 |
| Amerique Latine | 0.48 | 0.25 | 2.40 | 0.30 | 0.25 | 0.62 | 0.64 | 2.00 | 47.43 |

d. Commerces de contre-plaques en 1987

(en 1000 metres cubes)

| | | | | | | | | | |
|-----------------------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|-----------|
| TOTAL | 113.96 | 185.48 | 123.26 | 17.50 | 210.14 | 541.91 | 412.05 | 935.18 | 11,597.27 |
| Afrique | 0.65 | 47.10 | 5.98 | 3.87 | 0.37 | 4.72 | - | - | 0.26 |
| dont: | | | | | | | | | |
| . Cameroun | 0.15 | 4.84 | 0.68 | 0.05 | 0.04 | 0.07 | - | - | - |
| . Rep. Centre Afrique | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| . Congo | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| . Cote d'Ivoire | - | 3.06 | 0.47 | 0.69 | 0.02 | 0.04 | - | - | 0.12 |
| . Gabon | 0.30 | 38.26 | 3.64 | 2.88 | - | 2.40 | - | - | - |
| . Ghana | - | - | 0.08 | - | 0.02 | 0.47 | - | - | - |
| . Liberia | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Asie | 108.56 | 135.82 | 105.72 | 11.92 | 175.40 | 465.88 | 411.82 | 935.15 | 11,462.09 |
| Amerique Latine | 3.76 | 2.52 | 11.32 | 1.05 | 1.95 | 71.17 | - | 0.03 | 41.71 |

Source: F.A.O

TABLEAU N° 4 : Structure des coûts à l'exportation d'un lot de 30 m³ de grue de FSME de San-Pedro à Caen - Mars 1985

| PRIX PLAGE | | F CFR/m ³ |
|--|---------------------------|----------------------------|
| | | 18.000 |
| MARGE BRUTE DE L'EXPORTATEUR | | 12.576 |
| Frais de parc à bois | 1,060 | |
| Achat du quota | 5,500 | |
| Frais financiers (60 j = 3 % valeur plage) | 540 | |
| Frais d'exploitation et bénéfice de l'exportateur | 5,536 | |
| FRAIS DE MISE A FOB | | 7.424 |
| Débours douane | | 6,418 |
| Droit unique de sortie : 17,500 /m ³ x 36 % = | | 6,300 |
| OIC : 17,500 /m ³ x 0.6 = | | 105 |
| Credit d'enlèvement | | 13 |
| Débours divers | | 1,341 |
| Taxe d'abatage (F/m ³) | 400 | |
| Taxe de port (F/m ³) | 990 | |
| H.S. Eau et Forêts (F/m ³) | 41 | |
| Interventions | | 635 |
| Commission sur débours 1.5 % | 117 | |
| Commission Transit (F/m ³) | 262 | |
| Forfait matériel (B.F) (F/m ³) | 163 | |
| Ouverture dossier et Divers | 93 | |
| Divers | | 1,030 |
| Assurance perte billes (val. FOB x 0.5 %) | 255 | |
| TVA (25 %) sur intervention | 223 | |
| Livraison sous palan (BF) (F/m ³) | 552 | |
| PRIX FOB | = 890 FF/m ³ | = 40,000 |
| FRET MARITIME | | |
| Base | 305.00 | |
| CAF (7.5 %) | 22.87 | = 400.16 FF/m ³ |
| BS (23.7 %) | 72.29 | = 29,208 |
| PRIX CAF | 1200.16 FF/m ³ | = 60,208 |

Source : IDREM

**TABLAU N°8 : Structure des coûts à l'exportation d'un lot de 114 m3
de grumes de NIAMSON de San-Pedro à Caen - Mars 1985**

| | | F CFR/m3 |
|---|----------------------|-----------------|
| PRIX PLACE | | 32,000 |
| MARGE ROUTE DE L'EXPORTATEUR | | 14,061 |
| Frais de parc à bois | | 1,000 |
| Achat du quota | | 5,500 |
| Frais financiers (60 j = 3 % valeur place) | | 960 |
| Frais d'exploitation et bénéfice de l'exportateur | | 6,621 |
| FRAIS DE MISE A FOB | | 21,415 |
| Débours douane | | 17,876 |
| Droit unique de sortie : 40,000 x 44 % = | | 17,600 |
| OIC : 40,000 x 0.6 % = | | 240 |
| Credat d'enlèvement | | 36 |
| Débours divers | | 1,541 |
| Taxe d'abatage (F/m3) | | 500 |
| Taxe de port (F/m3) | | 900 |
| H.S. Eaux et Forêts (F/m3) | | 41 |
| Interventions | | 801 |
| Commission sur débours 1.5 % | | 299 |
| Commission Transit (F/m3) | | 252 |
| Forfait matériel (B.F.) (F/m3) | | 165 |
| Ouverture dossier et Divers | | 77 |
| Divers | | 1,201 |
| Assurance perte billes (val. FOB x 0.5 %) | | 362 |
| TVA (25 %) sur intervention | | 287 |
| Livraison sous palan (BF) (F/m3) | | 552 |
| PRIX FOB | = 1,350 FF/m3 | = 67,500 |
| IFRET MARITIME | | |
| Base 305 % | | |
| CAF (7.5 %) 25.12 % | = 409.52 FF/m3 | = 21,976 |
| BS (23.7 %) 79.40 % | | |
| PRIX CAF | 1759.52 FF/m3 | = 89,476 |

Source : IBREK

TABLEAU N° 9

1. Prestations de parc à bois à palan (accroché)

Nota : Tarifs TCA à 10,9878 % incluse quand elle s'applique.

| | | GRUMES | | | | DEBITES/TRVERSESES | | | |
|--|-----|----------------|---------|-------|---------------|--------------------|---------|-------|---------------|
| | | DOUALA | KRIBI | CAMPO | LOKOUN DJE | DOUALA | KRIBI | CAMPO | LOKOUN DJE |
| Parc tampon | m3 | 1.650 | - | - | - | - | - | - | - |
| Taxe d'entrée | m3 | - | 272 | - | - | - | 272 | - | - |
| Stationnement | m3 | - | - | - | - | - | 222 | - | - |
| Manutent. Parc | m3 | 1.798 | 832 | 2.384 | 2.000 | 1.798 | 888 | 2.384 | 2.000 |
| App.s/palan(ton)/m3 | | - | (1.942) | 2.698 | 3.000 | - | (2.331) | 2.698 | 4.000 |
| Passage KIENKE | ton | - | 300 | - | - | - | 300 | - | - |
| Acconage | ton | 246 | - | - | - | 246 | - | - | - |
| Taxe portuaire | m3 | 794 | - | - | - | 794 | - | - | - |
| Péage ONPC | ton | 85 | 171 | - | - | 85 | 171 | - | - |
| Pour AZOBE d = 1,1 avec parc tampon | | 2.956 4.606 | 3.758 | 5.082 | 5.000 | 2.956 | 4.464 | 5.082 | 6.000 |

2. Droits et débours (TCA incluse)

en F CFA

| | | GRUMES | | | | DEBITES/TRVERSESES | | | |
|---------------------|-----|--|-------|-------|---------------|---------------------|-------|-------|---------------|
| | | DOUALA | KRIBI | CAMPO | LOKOUN DJE | DOUALA | KRIBI | CAMPO | LOKOUN DJE |
| Taxe d'embarq. | ton | 210 | 210 | 210 | 210 | 220 | 220 | 220 | 220 |
| Dts de sortie | m3 | % valeurs mercuriales suivant zone | | | | % valeur mercuriale | | | |
| Taxe forestière | m3 | % valeur mercuriale | | | | % valeur mercuriale | | | |
| Taxe CNCC | m3 | 0,3 % Valeur FOB de l'essence | | | | | | | |
| Crédit d'enlèvement | | 0,1 % sur total des 4 taxes précédentes | | | | | | | |
| Timbre de connoist | | 5.000 par connoissement original négociable | | | | | | | |
| Timbres fiscaux | | En moy. 2.850 par dossier à DOUALA et 1.800 ailleurs | | | | | | | |
| Vacations douanes | | En moy. 4.555 par dossier à DOUALA et 3.075 ailleurs | | | | | | | |

Tableau N° 9 (suite)

3. Intervention du transitaire

A. Frais fixes par dossier (TTC)

en F CFA

| | GRUMES | | | | DEBITES/TRVERSESES | | | |
|--------------------|---------------|---------------|------------|---------------|--------------------|---------------|------------|---------------|
| | DOUALA | KRIBI | CAMPO | LOKOUN DJE | DOUALA | KRIBI | CAMPO | LOKOUN DJE |
| Ouverture de dos. | 3962,3 | 3301,9 | nil | 3301,9 | 3962,3 | 3301,9 | nil | 3301,9 |
| Soumission D 48 | 3301,9 | 3301,9 | nil | 3301,9 | 3301,9 | 3301,9 | nil | 3301,9 |
| Certif. Phyto-Sani | 7697,0 | 7735,8 | nil | 7735,8 | 7697,0 | 7735,8 | nil | 7735,8 |
| Présentat. Vérif. | 3301,9 | 9905,7 | nil | 9905,7 | 3301,9 | 9905,7 | nil | 9905,7 |
| Visa CNCC | 3301,9 | 3301,9 | nil | 3301,9 | 3301,9 | 3301,9 | nil | 3301,9 |
| Formal. Changes | 11098,8 | 5343,8 | nil | 5343,8 | 11098,8 | 5343,8 | nil | 5343,8 |
| Frais fixes | 32.664 | 32.891 | nil | 32.891 | 32.664 | 32.891 | nil | 32.891 |

B. Honoraires d'agrée en douane

| | GRUMES | | | | DEBITES/TRVERSESES | | | |
|--------|----------|----------|--------|----------|--------------------|---------|--------|----------|
| | DOUALA | KRIBI | CAMPO | LOKOUND. | DOUALA | KRIBI | CAMPO | LOKOUND. |
| H.A.D. | 166,5/m3 | 166,5/m3 | 193/m3 | 166,5/m3 | 166,5/m3 | 277,5/t | 193/m3 | 277,5/t |

C. Commission sur droits et débours

1,5 % sur total des droits et débours, sauf CAMPO.

Tableau N° 9 (Fin)

DROITS ET TAXES

| | Bois riche (Sapelli) | | Bois rouge pauvre (Azobe) | | Bois jaune (Ayou) | |
|-------------------|-------------------------|---------|------------------------------|---------|----------------------|---------|
| | GRUME | SCIAGE | GRUME | SCIAGE | GRUME | SCIAGE |
| CAMEROUN (Zone 2) | 10.284 | 9.564 | 2.314 | 2.705 | 3.424 | 3.600 |
| COTE D'IVOIRE | 23.694 | 3.043 | 2.799 | 2.027 | 13.069 | 1.596 |
| GABON | 2.159 | 1.003 | 455 | 673 | - | - |
| CONGO | 2.753 | EXONERE | 554 | EXONERE | 604 | EXONERE |
| | <u>MISE EN FOB</u> | | | | | |
| CAMEROUN (Zone 2) | 13.727 | 13.074 | 5.560 | 6.189 | 6.596 | 6.893 |
| COTE D'IVOIRE | 26.058 | 9.355 | 6.524 | 7.439 | 15.073 | 6.675 |
| GABON | 7.531 | 3.934 | 6.983 | 3.855 | - | - |
| CONGO | 9.297 11.297 | 4.544 | 5.378 | 19.596 | 5.119 | 19.137 |

SOURCES: CNCC - DOUALA / SOFRENER

TABLEAU N° 10

NIVEAU DU BAF ET DU CAF EN MEWAC DE 1985 A 1988

NIVEAU DU BAF

| ANNEES | DATES | NIVEAU |
|--------|-------|--------|
| 1985 | 1/03 | 26,9% |
| | 1/05 | 28,5% |
| | 1/06 | 26,5% |
| | 1/07 | 24,8% |
| | 1/08 | 21,4 |
| | 1/10 | 21,4 |
| 1986 | 1/03 | 19,8% |
| | 1/04 | 15,8% |
| | 1/06 | 14,2% |
| | 1/07 | 12,3% |
| | 1/10 | 11% |
| 1987 | 1/01 | 12,4% |
| | 1/03 | 13,8% |
| 1988 | 1/04 | 11,7% |

NIVEAU DU CAF

| | | |
|------|------|--------|
| 1985 | 1/09 | 7,7% |
| | 1/12 | 5,1% |
| 1986 | 1/03 | 3% |
| 1987 | 1/02 | 0,9% |
| 1988 | 1/1 | - 1,9% |

SOURCE : OFFICE IVOIRIEN DES CHARGEURS/DEPARTEMENT
DES NEGOCIATIONS

NIVEAU DU BAF ET DU CAF EN COWAC NORD ET SUD

NIVEAU DU BAF

| ANNEES | COWAC NORD | | COWAC SUD | |
|--------|--------------|--------|--------------|--------|
| | DATES | NIVEAU | DATES | NIVEAU |
| 1985 | 04 - 03 - 85 | 18,2% | 04 - 03 - 85 | 23,7% |
| | 01 - 06 - 85 | 16,8% | 01 - 06 - 85 | 22,2% |
| | 01 - 07 - 85 | 15,3% | 01 - 07 - 85 | 20,3% |
| | 01 - 08 - 85 | 14,00% | 01 - 08 - 85 | 18,5% |
| 1986 | 01 - 02 - 86 | 12,5% | 01 - 02 - 86 | 16,9% |
| | 01 - 04 - 86 | 8,9% | 01 - 04 - 86 | 14,6% |
| | 01 - 06 - 86 | 6,4% | 01 - 06 - 86 | 13,00% |
| | 01 - 08 - 86 | 4,8% | 01 - 08 - 86 | 11,1% |
| 1987 | 01 - 02 - 87 | 6,1% | 03 - 03 - 87 | 13,2 |
| | 01 - 06 - 87 | 7,5% | | |
| 1988 | 01 - 01 - 88 | 5,3 | | |

NIVEAU DU CAF

| ANNEES | COWAC NORD | | COWAC SUD | |
|--------|--------------|---------|--------------|--------|
| | DATES | NIVEAU | DATES | NIVEAU |
| 1985 | 21 - 10 - 85 | 0% | 01 - 04 - 85 | + 7,5% |
| | | | 01 - 09 - 85 | + 5,1% |
| 1986 | 01 - 01 - 86 | - 2,1% | | |
| | 01 - 04 - 86 | - 5,3% | 01 - 06 - 86 | 3% |
| | 01 - 09 - 86 | - 8,7% | | |
| 1987 | 01 - 02 - 87 | - 11,2% | | 3% |
| 1988 | | - 11,2% | | 3% |

Tableau N° 12

RECAPITULATIF DES REAJUSTEMENT
DES TAUX DE FRET DE BASE MEWAC

| DATE | TARIF GENERAL | | BOIS (grumes) | | PRODUITS dont Bois Usinés | |
|---------|---------------|-----------------|---------------|-----------------|------------------------------|-----------------|
| | MONTANT | INDICE RATIO | MONTANT | INDICE RATIO | MONTANT | INDICE RATIO |
| 1/10/78 | + 7 % | 107 | - | 100 | - | 100 |
| 1/02/79 | + 9 % | 116,63 | + 7 % | 107 | + 7 % | 107 |
| 1/09/80 | +11 % | 129,45 | + 7 % | 114,49 | + 7 % | 144,44 |
| 1/10/81 | + 9,5 % | 141,74 | +5,5 % | 129,78 | + 5,5 % | 120,78 |
| 1/10/82 | + 6 % | 150,24 | + 6 % | 128,02 | + 2 % | 123,19 |
| 1/10/83 | + 6 % | 159,25 | + 3 % | 131,86 | + 3 % | 126,88 |
| 1/10/84 | + 8 % | 171,99 | + 6 % | 139,77 | + 6 % | 134,49 |
| 1/10/85 | + 5 % | 180,58 | + 3 % | 143,96 | + 3 % | 138,52 |
| 1/10/86 | 0 | 180,58 | 0 | 143,96 | 0 | 138,52 |
| 1/10/87 | 0 | 180,58 | 0 | 143,96 | 0 | 138,52 |
| 1/10/88 | 0 | 180,58 | 0 | 143,96 | 0 | 138,52 |

- L'augmentation de 6 % des tarifs des grumes a été exceptionnelle pour l'année 1982.

Pour les autres années, on remarque que le niveau des taux de fret grumes est identique à celui des bois usinés.

Tableau N° 13

RESULTATS DES NEGOCIATIONS DES TAUX DE FRET
PAR LE COMITE REGIONAL DES NEGOCIATIONS
AVEC LA COWAC NORD DE 1978 A 1988

| DATES | Niveau d'augmentation de tarif proposé par la COWAC NORD | augmentation consentie pour les marchandises générales | augmentation consenties pour les* produits sensibles |
|-------|--|--|--|
| 1978 | 8% | 5% | 5% |
| 1979 | 15% | 6% | 4% |
| 1980 | 9% | 8% | 5% |
| 1981 | 12,5% | 8% | 5% |
| 1982 | 6,5% | 3% | 0% |
| 1983 | 7% | 3% | 0% |
| 1984 | 10% | 5% | 3% |
| 1985 | 11% | 3% | 3% |
| 1986 | 13% | 0% | 0% |
| 1987 | 29,5% | 0% | 0% |
| 1988 | 20% | 0% | 0% |

* Produits sensibles : Café, Cacao, Bois, etc...

Source : Office Ivoirien des Chargeurs (OIC)

Tableau N° 14

RESULTATS DES NEGOCIATIONS DES TAUX DE FRET PAR LE COMITE REGIONAL DES NEGOCIATIONS AVEC L'UKWAL DE 1980 A 1988

| DATES | Niveau d'augmentation de tarifs proposé par l'UKWAL | augmentation consentie pour les marchandises générales | augmentation consentie pour les* produits sensibles |
|-------|---|--|---|
| 1980 | 15% | 9% | 5% |
| 1981 | 25% | 8% | 5% |
| 1982 | 19% | 6,5% | 3% |
| 1983 | 17% | 4% | 2% |
| 1984 | 10% | 5% | 3% |
| 1985 | | 0% | 0% |
| 1986 | 7% | 3% | 0% |
| 1987 | 26,7% | 0% | 0% |
| 1988 | 8% | 0% | 0% |

* Produits sensibles : Café, Cacao, Bois, etc...

Source : Office Ivoirien des chargeurs (OIC)

Tableau N° 15

MEWAC

- COTE D'IVOIRE -

TAUX DE FRET DE L'ARRETE MINISTERIEL
+ BAF + CAF - EN FRANCS FRANCAIS LE M3

| | 1986 | | 1987 | | 1988 | |
|---------------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|
| | CAF * 3,35 | | CAF* 1,08 | | CAF* - 1,9 | |
| | BAF * 14,8 | | BAF* 13,6 | | BAF* 11,7 | |
| | SUD FRANCE | ITALIE | SUD FRANCE | ITALIE | SUD FRANCE | ITALIE |
| <u>GRUMES</u> | | | | | | |
| 1 Catégorie | 314 | 314 | 304 | 304 | 290 | 290 |
| 2 catégorie | 361 | 361 | 349 | 349 | 333 | 333 |
| 3 catégorie | 401 | 401 | 389 | 389 | 371 | 371 |
| | FRANCE | ITALIE | FRANCE | ITALIE | FRANCE | ITALIE |
| DEBITES | 308 | 380 | 299 | 367 | 285 | 351 |

Les CAF et BAF représentent des moyennes annuelles

SOURCE : OFFICE IVOIRIEN DES CHARGEURS

Tableau N° 16

- COTE D'IVOIRE -

COWAC NORD

TAUX DE FRET DE L'ARRETE MINISTERIEL
+ BAF + CAF EN DM LE M³

| | 1986 | 1987 | 1988 |
|----------------|------------------------|-----------------------|-------------------------|
| | CAF* - 6,7 BAF* 7,8 | CAF* - 11,2 BAF* 7 | CAF* - 11,2 BAF* 5,3 |
| <u>GRUMES</u> | | | |
| 1er Catégorie | 120 | 113 | 111 |
| 2ème catégorie | 153 | 144 | 142 |
| 3ème catégorie | 173 | 163 | 161 |
| <u>DEBIT</u> | 149 | 141 | 130 |

* Les CAF et les BAF représentent des moyennes annuelles

TABLEAU N° 17

1 TAUX DE FRET SUR LE NORD CONTINENT (ANVERS-HAMBOURG)

ANNEE 1986 (en FF, y compris BAF et CAF)

| BOIS EN GRUME | COTE D'IVOIRE | GHANA | LIBERIA | BOIS CONCERNES |
|---------------|---------------|--------|---------|----------------|
| (Catégorie 1 | 112 DM | 90 DM | 110 DM | bois clas- |
| (catégorie 2 | 144 DM | 110 DM | 110 DM | siques |
| (catégorie 3 | 162 DM | 123 DM | 110 DM | SAMBA |
| | | | | AZOBE |

2 TAUX DE FRET SUR LA FRANCE ATLANTIQUE (BORDEAUX-DUNKERQUE)

| BOIS EN GRUME | COTE D'IVOIRE | GHANA | LIBERIA* | BOIS CONCERNES |
|---------------|---------------|-------|----------------|----------------|
| (Catégorie 1 | 313 FF | |)\$ 36-38 | NIANGON |
| (catégorie 2 | 365 FF | | (soit | KOTIBE |
| (catégorie 3 | 402 FF | |)256-270,50 FF | FRAMIRE |
| | | | (| FARO |

3 TAUX DE FRET SUR L'ITALIE (MEWAC)

ANNEE 1986

| BOIS EN GRUME | COTE D'IVOIRE | GHANA* | LIBERIA* | BOIS CONCERNES |
|---------------|---------------|-------------|----------|----------------|
| (Catégorie 1 | 311 FF |)\$ 40-42 |)\$ 37 | KOTIBE |
| (catégorie 2 | 356 FF | (soit |)soit | FRAMIRE |
| (catégorie 3 | 396 FF | (285-299 FF | (263 FF | BAHIA |
| | |) |) | |

Source : Syndicat des exportateurs de bois et négociants en Côte d'Ivoire

MEWAC CONFERENCE

FREIGHT TARIFF

Timber annex

ANNEXE N° 18

CONFERENCE MEWAC

TARIF DE FRET

Annexe Bois

NOTICE TO MESSRS THE SHIPPERS/CONSIGNEES
PAYERS OF FREIGHT FOR TROPICAL TIMBER

SHIPMENTS OF TIMBER IN LOGS

The memberlines of the Mediterranean Europe West Africa Conference (MEWAC) have the honour to inform Messrs the Shippers, consignees, payers of freight for shipments of timber in logs, that their vessels will continue to call in liner trade at the ports and roads hereunder, in spite of the excessive costs of their vessels' stay in the ports and/or the difficulties they are facing during the calls.

To this end, they find themselves forced to levy together with the freight, a supplement of 40 francs per cubic meter, as from Monday November 27th 1989, vessel beginning to load, for the ports and roads hereunder :

- ports and roads of Liberia
- ports and roads of Ghana
- ports and roads of Gabon
- ports and roads of Congo
- roads of Cameroon
- ports and roads of Zaïre
- ports and roads of Equatorial Guinea

MEWAC SECRETARIAT

Marseilles, November 6th 1989

AVIS A MESSIEURS LES CHARGEURS/RECEPTIONNAIRES
PAYEURS DE FRET DES BOIS TROPICAUX

TRANSPORT DES BOIS EN GRUMES

Les membres de la Mediterranean Europe West Africa Conference (MEWAC) ont l'honneur d'informer Messieurs les Chargeurs, réceptionnaires, payeurs de fret des bois en grumes que leurs navires continueront à desservir en ligne régulière les ports et rades ci-dessous, en dépit des coûts excessifs de passage de leurs navires et/ou des difficultés rencontrées dans les escales. A cet effet, ils se trouvent contraints de percevoir en même temps que le fret, un supplément de 40 francs par mètre cube, à partir du lundi 27 novembre 1989, navire commençant à charger, sur les ports ou rades ci-dessous :

- ports et rades du Libéria
- ports et rades du Ghana
- ports et rades du Gabon
- ports et rades du Congo
- rades du Cameroun
- ports et rades du Zaïre
- ports et rades de Guinée Equatoriale

SECRETARIAT MEWAC

Marseille le 6 novembre 1989

Tableau N° 19

REGION CONFERENCE COWAC (S)

Traversée : 6 ports d'Afrique de l'O vers les ports de la France ouest, dans un petit grumier en charter ponctuel à 3.025 \$ par j, plus un forfait de 8.250 \$, transportant 10.000 m³ de grumes.

| | | | |
|---------|--------------|-----------|-------------------------|
| Jours : | traversée | 17 | (5100 nm à 12,5 noeuds) |
| | chargement | 12 | |
| | déchargement | <u>10</u> | |
| | Total jours | 39 | |

| | | | |
|---------|-------------------------------|----|---------------|
| Coûts : | Ports de chargement | \$ | 42 000 |
| | Acconage de chargement | | 84 000 |
| | traversée | | 126 200 |
| | port de déchargement | | 57 500 |
| | acconage de déchargement | | 92 500 |
| | mazout (HO) | | 26 000 |
| | mazout (DO) | | 7 300 |
| | divers . assurances | | 10 000 |
| | frais généraux/administratifs | | <u>33 400</u> |
| | Coût Total | | \$478.900 |

Coût excluant la part de frais d'acconage de déchargement du réceptionnaire \$409 525 or \$40.95/m³

Recette : Hypothèse 50 % catégorie 1 et 50 % catégorie 2
cowac (S) = Taux OIC y-compris CAF et BAF

$$\frac{44.60 + 52.10}{2} = \$48.35/m^3$$

moins 5 % rabais/commission = \$45.93/m³

SOURCE : OAB - DOC / CAB / c / 88 / 03

Tableau N° 20

REGION CONFERENCE COWAC (N)

Traversée : 6 ports d'Afrique de l'O. vers 4 ports entre Anvers-Gothenberg, dans un petit grumier en charter à 3.025 \$ / j, plus un forfait de 8.250\$, transport 10.000 m³ de grumes.

| | | | |
|---------|--------------|-------|------------------------|
| Jours : | Traversée | 19.5 | (5350nm à 12.5 noeuds) |
| | chargement | 12.0 | |
| | déchargement | 10.0 | |
| | | <hr/> | |
| | Total jours | 41.5 | |

| | | | | |
|--------|--------------------------|----|---------|--------------------------|
| Coût : | Ports de chargement | \$ | 12 000 | |
| | Acconage de chargement | | 34 000 | |
| | traversée | | 133 500 | |
| | mazout (HO) | | 29 500 | |
| | mazout (DO) | | 7 500 | |
| | port de déchargement | | 77 200 | |
| | Acconage de déchargement | | 112 500 | |
| | frais généraux/adm/com. | | 36 600 | |
| | | | <hr/> | |
| | Coût Total | \$ | 523 700 | or 552.37/m ³ |

Recettes: Hypothèse 50 % catégorie 1, 50 % catégorie 2
Taux cowac (N) y-compris CAF et BAF

$$\frac{76.50 + 94.20}{2} = \$85.35/m^3$$

$$\text{moins rabais 15 \%} = \$72.55/m^3$$

Taux OIC pour la région COWAC (N) y-compris CAF et BAF

$$\frac{56.90 + 72.70}{2} = \$64.80/m^3$$

$$\text{Moins rabais 15 \%} = \$55.08/m^3$$

SOURCE: CAB - DOC / CAB / C / 88 / 03

Tableau N° 21

REGION CONFERENCE COWAC (S)

Traversée : 6 ports d'Afrique de l'Ouest vers 6 ports de la France-ouest, dans un grand navire moderne grume/général cargo en service de ligne et revenant à 13.500 \$/jour à l'armateur/opérateur - dans 1 cas, pleine cargaison de 24.000 m³ de grumes, dans l'autre, demi-cargaison.

| | plein à 100 % 24 000 m ³ | plein à 50 % 12 000 m ³ |
|-----------------------------|--|---------------------------------------|
| Jours : Traversée | 16 | 17 |
| chargement | 16 | 12 |
| déchargement | 12 | 9 |
| Total jours | 44 | 38 |
| | | |
| Coûts : Ports de chargement | \$ 65 500 | \$ 47 300 |
| Acconage de chargement | 201 600 | 100 800 |
| traversée | 594 000 | 499 500 |
| mazout (HD) | 40 800 | 40 800 |
| mazout (DD) | 11 000 | 9 300 |
| ports de déchargement | 128 600 | 92 800 |
| Acconage de déchargement | 276 900 | 104 000 |
| divers / assurance | 10 000 | 10 000 |
| Adm. /frais gx / comm. | 107 000 | 45 000 |
| | | |
| Coûts Totaux | \$ 1.435 400 | \$ 949 500 |

Moins la part de frais d'acconage de déchargement du réceptionnaire.

| | |
|-------------------------|-------------------------|
| \$ 1.227 700 | \$ 845 500 |
| \$ 51.15/m ³ | \$ 70.46/m ³ |

Tableau N° 22

REGION CONFERENCE COWAC (N)

Traversée : 6 ports d'Afrique de l'O. vers 6 ports entre Anvers-Gothenberg, dans un grand navire moderne grumes/général cargo opérant en service de ligne et revenant à 13.500 \$ / j à l'armateur/opérateur. Dans un cas, pleine cargaison de 24 000 m³ de grumes, dans l'autre cas, demi-cargaison à 50 %.

| | plein à 100 % 24 000 m ³ | plein à 50 % 12 000 m ³ |
|---------------------------------|--|---------------------------------------|
| Jours : Traversée | 17.5 | 17.5 |
| chargement | 16.0 | 12.0 |
| déchargement | 12.0 | 9.0 |
| Total jours | 45.5 | 38.5 |
| Coûts : Ports de chargement | \$ 65 500 | \$ 47 300 |
| Acconage de chargement | 201 600 | 100 800 |
| Traversée | 614 200 | 519 700 |
| mazout (HO) | 44 600 | 44 600 |
| mazout (DO) | 11 400 | 9 600 |
| ports de déchargement | 163 200 | 111 800 |
| Acconage de déchargement | 298 800 | 112 100 |
| Divers | 10 000 | 10 000 |
| adm/ frais gx/comm. | 105 700 | 25 000 |
| Coûts Totaux | \$1 515 000 | \$1 005 900 |
| our | \$63.13/m ³ | \$83.91/m ³ |

Recettes comme
en Annexe VI

SOURCE : OAB - DOC / OAB / C / 88 / 03

TABLEAU N° 25

GRUMES - REGION DE L'EST (via BELABO) - DOUALA

en Francs CFA par m3

| | SAPELLI | SIPO | DOUSSIE | AZOBE | AYOUS |
|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 1. Prix de revient Chantier | 9.000 | 9.000 | 9.000 | 9.000 | 9.000 |
| Transport intérieur | 24.140 | 24.140 | 24.140 | 17.540 | 14.770 |
| 2. <u>Prix rendu Plage</u> | <u>33.140</u> | <u>33.140</u> | <u>33.140</u> | <u>26.540</u> | <u>23.770</u> |
| 3. Coût Mise en FOB | 13.730 | 13.930 | 17.270 | 5.560 | 6.550 |
| 4. <u>Coût du produit FOB</u> | <u>46.870</u> | <u>47.070</u> | <u>50.410</u> | <u>32.100</u> | <u>30.320</u> |
| PV FOB DOUALA en 1983 | 53/72 000 | 60/78 000 | 70/100 000 | 28/30 000 | 37/42 000 |
| Rapport Prix FOB à Prix Chantier | x 5 | x 5,5 | x 5,5 | x 3,5 | x 3,5 |
| Marge sur valeur FOB par mètre cube | 12 à 35 % | 21 à 40 % | 28 à 50 % | perte | 18 à 28 % |
| Cubage exporté par DOUALA en 1983 | 79.041 m3 | 27.170 m3 | 19.783 m3 | néant | 113.135 m3 |

FRET MARITIME

PRIX C & F

| | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-------|
| 20044 | 20044 | 20044 | 15700 | 15700 |
| 66914 | 67114 | 70454 | 47800 | 46020 |

TABLEAU N° 26

F CFA/m3 TTC

| GRUMES | BOIS BLANCS, TYPE AYOUS | | | | | BOIS ROUGES RICHES, TYPE SAPELLI | | | | | | | |
|--|-------------------------|--------|----------------|----------------|--------|----------------------------------|--------|----------|-----------------|-----------------|--------|------------------|--------|
| | | | CAMEROUN | | | | | CAMEROUN | | | | | |
| | | | Est | Sud. est | | Centre | Est | Sud Est | Sud | Nord | | | |
| Prix rendu plage dont transport interne | 16.400 | 20.300 | 23.800 | 36.900 | 36.900 | 18.500 | 28.300 | 31.400 | 33.100 | 42.100 | 27.000 | 42.100 | 28.500 |
| Mise en FOB | 6.700 | | 14800 6.100 | 24900 6.500 | 5.100 | 26.100 | | 13.700 | 24100 12.900 | 24900 13.500 | 10.900 | 9.300 11.300 | 7.500 |
| Prix rendu FOB | 23.100 | 27.000 | 29.900 | 43.400 | 42.000 | 44.600 | 54.400 | 45.100 | 46.000 | 55.600 | 37.900 | 51.400 53.400 | 36.000 |
| Transport Maritime France Atlantique | 10.000 | | 15700 15700 | 15700 | 13.000 | 13.000 | | 14.500 | 20044 20044 | 20044 | 16.000 | 16.000 | 17.000 |
| Prix rendu | 33.100 | 37.000 | 45600 45600 | 59100 59100 | 55.000 | 57.600 | 67.400 | 59.600 | 66044 66044 | 75644 75644 | 53.900 | 67.400 69.400 | 53.000 |

SOURCE : CNCC / SOFRENER

Tableau N° 27

GRUMES - REGIONS CENTRE & CENTRE SUD (via MBALMAYO ou YAOUNDE) - DOUALA

en Francs CFA par m³

| | SAPELLI | SIPO | DOUSSIE | AZOBE | AYOUS |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------------|------------------------|
| 1. Prix de revient départ chantier | 12.000 | 12.000 | 12.000 | 12.000 | 12.000 |
| Transport intérieur (1) | 19.500 | 19.500 | 19.500 | 15.000 | 13.150 |
| 2. <u>Prix rendu Plage</u> | <u>31.500</u> | <u>31.500</u> | <u>31.500</u> | <u>27.000</u> | <u>25.150</u> |
| 3. Coût Mise en FOB | 13.730 | 13.930 | 17.270 | 5.560 | 6.550 |
| 4. <u>Coût du produit FOB</u> | <u>45.230</u> | <u>45.430</u> | <u>48.770</u> | <u>32.560</u> | <u>31.700</u> |
| Prix de vente FOB DOUALA en 1983 | 53/72 000 | 60/78 000 | 70/100 000 | 28/30 000 | 37/42 000 |
| Rapport Prix de revient FOB à prix chantier | x 4 | x 4 | x 4 | x 2,5 | x 2,5 |
| Marge sur valeur FOB par mètre cube | 15 à 37 % | 24 à 42 % | 30 à 51 % | perte | 14 à 25 % |
| Cubage exporté par DOUALA en 1983 | 79.041 m ³ | 27.170 m ³ | 19.783 m ³ | néant | 113.135 m ³ |

(1): Moyenne des itinéraires

• SOURCE : CNCC - DOUALA / SCFRENER

Tableau N° 28

S.I.S.A.

SCE FACTURATION

FRET EXPORT

TAUX DE FRET SURFRET ET CAF DES GRUMES ET BOIS TRAVAILLES FRANCE - ATLANTIQUE

TAUX APPLICABLES LE 1er/10/86 DEBTS 1/10/89

CAF -- LE 1er/07/86

B.S. -- LE 1er/06/89

| BOIS CATEGORIE I | BOIS CATEG. II | BOIS CATEG. III | BOIS CAT. 1 GROUPE "A" PROMOTIONNELS | BOIS CAT. 2 GROUPE "A" PROMOTIONNELS | BOIS CAT. 3 GROUPE "A" PROMOTIONNELS |
|---|--|--|---|---|---|
| TAUX FF 269,00 CAF. 3% 8,07 ES. 13% 36,01 TOTAL FF 313,08 | 314,00 9,42 42,04 365,46 | 345,00 10,35 46,19 401,54 | 202,00 6,06 27,04 235,10 | 236,00 7,08 31,60 274,68 | 259,00 7,77 34,68 301,45 |
| BOIS CAT. 1 GR "B" PROMOTIONNELS | BOIS CAT. 2 GR "B" PROMOT. | BOIS CAT. 3 GR "C" PROMOT. | BOIS CAT. 2 GR "C" PROMOT. | CONTRE-PLAQUES PLACAGES MOULURES | DEBTS 1 F. PAIRIE NON TRINGLEE |
| TAUX FF 229,00 CAF. 3% 6,87 ES. 13% 30,66 TOTAL FF 266,53 | 267,00 8,01 35,75 310,76 | 293,00 8,79 39,23 344,02 | 283,00 8,49 37,89 329,38 | 299,00 8,97 40,03 348,00 | 314,00 9,42 42,04 365,46 |
| TRAVERSES TRANCHES-LAMBRIS PARQUETS DEROULES | DEBTS 2F. N. TR. OU TR. EP. TASS. MAXI. 8m/m | DEBTS 2F. TR. EP. TASS. ENTRE 8 A 15m/m | DEBTS 2F. TR. EP. TASS. ENTRE 15 A 20m/m | DEBTS 2F. TR. EP. TASS. PLUS DE 20m/m | |
| TAUX FF 299,00 CAF. 3% 8,97 ES. 13% 40,03 TOTAL FF 348,00 | 299,00 8,97 40,03 348,00 | 314,00 9,42 42,04 365,46 | 329,00 9,87 44,05 382,92 | 359,00 10,77 48,07 417,84 | |
| PLOTS CAT. 1 N. OU TR. TASS. MAXI. 8m/m | PLOTS CAT. 2 N. TR. OU TR. TASS. MAXI. 8 m/m | PLOTS CAT. 3 N. TR. OU TR. TASS. MAXI 8m/m | PLOTS CAT. 1 TR. EP. TASS. ENTRE 8 A 15 m/c | PLOTS CAT. 1 TR. EP. TASS. ENTRE 8 A 15 m/m | PLOTS CAT. 3 TR. EP. TASS. ENTRE 8 A 15 m/m |
| TAUX FF 282,00 CAF. 3% 8,46 ES. 13% 37,75 TOTAL FF 328,21 | 330,00 9,90 44,18 384,08 | 362,00 10,86 48,47 421,33 | 296,00 8,88 39,63 344,51 | 345,00 10,35 46,19 401,54 | 380,00 11,40 50,88 442,28 |
| PLOTS CAT. 1 TR. EP. TASS. ENTRE 15 A 20m/m | PLOTS CAT. 2 TR. EP. TASS. ENTRE 15 A 20m/m | PLOTS CAT. 3 EP. TASS. ENTRE 15 A 20m/m | PLOTS CAT. 1 TR. EP. TASS. PLUS DE 20 m/c | PLOTS CAT. 2 TR. EP. TASS. PLUS DE 20m/m | PLOTS CAT. 3 TR. EP. TASS. PLUS DE 20m/m |
| TAUX FF 309,00 CAF. 3% 9,27 ES. 13% 41,37 TOTAL FF 359,64 | 361,00 10,83 48,33 420,16 | 397,00 11,91 53,15 462,06 | 336,00 10,08 44,99 391,07 | 393,00 11,79 52,62 457,41 | 431,00 12,93 57,71 501,64 |

Tableau N° 28 (SUITE)

TAUX DE FRET DES GRUES

ET BOIS TRAVAILLES

NORD - CONTINENT

TAUX APPLICABLES LE 1/10/89 DEBTS 1/10/89

CAF -" - LE 1/02/87

B.S. -" - LE 1/01/86

| BCIS CATEGORIE I | BCIS CATEG. II | BCIS CATEG. III | BCIS CAT. I GROUPE "A" PROMOT. | BOIS CAT. II GROUPE "A" PROMOT. | BCIS CAT. I GROUPE "A" PROMOT. |
|--|---|---|---|---|--|
| TAUX FF 119,00 CAF. 11,20% 13,32 ES. 5,30% 5,60 TOTAL FF 111,28 | 152,00 17,02 7,15 142,13 | 172,00 19,26 8,09 160,83 | 80,00 9,96 4,18 83,22 | 114,00 12,76 5,36 106,60 | 129,00 14,44 6,07 120,63 |
| BOIS CAT. I GROUPE "B" PROMOTIONNELS | BOIS CAT. II GROUPE "B" PROMOTION. | BOIS CAT. 3 GROUPE "C" PROMOTION. | BOIS CAT. 2 GROUPE "C" PROMOTION. | TRAVERSES | DEBTS 1F. PAIRÉE NON TRINGL. |
| TAUX DE 101,00 CAF. 11,20% 11,31 ES. 5,30% 4,75 TOTAL DE 94,44 | 129,00 14,44 6,07 120,63 | 146,00 16,35 6,87 136,52 | 122,00 13,66 5,74 114,08 | 170,00 19,04 8,00 158,96 | 179,00 20,04 8,42 167,38 |
| DEBTS 2 FACES NON TRINGL. OU TRINGL. EP. TASS. MAXI. 8m/m | DEBTS 2 FACES TRINGL. EP. TASS. ENTRE 8 A 15m/m | DEBTS 2 FACES TRINGL. EP. TASS. ENTRE 15 A 20m/m | DEBTS 2F. TRINGL. EP. TASS. PLUS DE 20m/m | LAMBRIIS PARQUETS | TRANCHES DERCULES PLACAGES |
| TAUX DE 170,00 CAF. 11,20% 19,04 ES. 5,30% 8,00 TOTAL DE 158,96 | 179,00 20,04 8,42 167,38 | 187,00 20,94 8,80 174,86 | 204,00 22,84 9,60 190,76 | 170,00 19,04 8,00 158,96 | 170,00 19,04 8,00 158,96 |
| PLOTS CAT. I NON TRINGL. OU TRINGL. EP. TASS. MAXI. 8 m/m | PLOTS CAT. 2 N. TR/TRINGL. EP. TASS. MAXI. 8m/m | PLOTS CAT. 3 N. TR/TRINGL. EP. TASS. ENTRE 8 A 15 m/m | PLOTS CAT. 1 TRING. EP. TASS. ENTRE 8 A 15m/m | PLOTS CAT. 2 TR. EP. TASS. ENTRE 8 A 15 m/m | PLOTS CAT. 3 TRING. EP. TASS. SUP. A 20m/m |
| TAUX DE 125,00 CAF. 11,20% 14,00 ES. 5,30% 5,88 TOTAL DE 116,88 | 160,00 17,92 7,53 149,61 | 181,00 20,27 8,51 169,24 | 131,00 14,67 6,16 122,49 | 167,00 18,70 7,85 156,15 | 189,00 21,16 8,89 176,73 |
| PLOTS CAT. I TRING. EP. TASS. ENTRE 15 A 20m/m | PLOTS CAT. 2 TRING. EP. TASS. ENTRE 8 A 15m/m | PLOTS CAT. 3 TRING. EP. TASS. ENTRE 15 A 20m/m | PLOTS CAT. 1 TRING. EP. TASS. SUP. A 20m/m | PLOTS CAT. 2 EP. TASS. SUP. A 20m/m | PLOTS CAT. 3 TRING. EP. TASS. SUP. A 20m/m |
| TAUX DE 137,00 CAF. 11,20% 15,34 ES. 5,30% 6,44 TOTAL DE 128,10 | 175,00 19,60 8,23 163,63 | 198,00 22,17 9,31 185,14 | 149,00 16,68 7,01 139,33 | 190,00 21,28 8,94 177,66 | 215,00 24,08 10,11 201,03 |

Tableau N° 28 (Fin)

MEDITERRANEE

PAGE 2

| DESIGNATION | SUD FRANCE | | SUD ESPAGNE | ITALIE YOUGOSLAVIE | NORD ESPAGNE | |
|---|-------------|---------------|---------------|--------------------|--------------|---------------|
| DEROULES-TRANCHES | TAUX | FF 299,00 | 299,00 | 320,00 | | 299,00 |
| PLACAGES-CONTRES | CAF. 0,10 % | 0,29 | 0,29 | 0,32 | CAF. 3 % | 8,97 |
| PLAQUES-TRAV. | BS. 13,90 % | 41,60 | 41,60 | 44,52 | BS. 13 % | 40,03 |
| LAMBRIS-PARQUETS | TOTAL FF | <u>340,89</u> | <u>340,89</u> | <u>364,84</u> | | <u>348,00</u> |
| DEBITES 1FACE PAIRÉE NON TRINGLEE | TAUX FF | 314,00 | 314,00 | 336,00 | | 314,00 |
| | CAF. 0,10 % | 0,31 | 0,31 | 0,33 | CAF. 3 % | 9,42 |
| | BS. 13,90 % | 43,68 | 43,68 | 46,74 | BS. 13 % | 42,04 |
| | TOTAL FF | <u>357,99</u> | <u>357,99</u> | <u>383,07</u> | | <u>365,46</u> |
| DEBITES 2.FACES NON TRINGLEES TASS. MAXIMUM DE 8 mm | TAUX FF | 299,00 | 299,00 | 320,00 | | 299,00 |
| | CAF. 0,10 % | 0,29 | 0,29 | 0,32 | CAF. 3 % | 8,97 |
| | BS. 13,90 % | 41,60 | 41,60 | 44,52 | BS. 13 % | 40,03 |
| | TOTAL FF | <u>340,89</u> | <u>340,89</u> | <u>364,84</u> | | <u>348,00</u> |
| DEBITES 2.FACES TRINGL. EP. TASS. EN BA 15 mm | TAUX FF | 314,00 | 314,00 | 336,00 | | 314,00 |
| | CAF. 0,10 % | 0,31 | 0,31 | 0,33 | CAF. 3 % | 9,42 |
| | BS. 13,90 % | 43,68 | 43,68 | 46,74 | BS. 13 % | 48,04 |
| | TOTAL FF | <u>357,99</u> | <u>357,99</u> | <u>383,07</u> | | <u>365,46</u> |
| DEBITES 2 FACES TRINGL. EP. TASS. COMPRISE ENTRE 15 A 20 mm | TAUX FF | 329,00 | 329,00 | 352,00 | | 329,00 |
| | CAF. 0,10 % | 0,32 | 0,32 | 0,35 | CAF. 3 % | 9,87 |
| | BS. 13,90 % | 45,77 | 45,77 | 48,97 | BS. 13 % | 44,05 |
| | TOTAL FF | <u>375,09</u> | <u>375,09</u> | <u>401,32</u> | | <u>382,92</u> |
| DEBITES 2 FACES TRINGL. EP. TASS. AYANT PLUS DE 20 mm | TAUX FF | 359,00 | 359,00 | 384,00 | | 359,00 |
| | CAF. 0,10 % | 0,35 | 0,35 | 0,38 | CAF. 3 % | 10,77 |
| | BS. 13,90 % | 49,94 | 49,94 | 53,42 | BS. 13 % | 48,07 |
| | TOTAL FF | <u>409,29</u> | <u>409,29</u> | <u>437,80</u> | | <u>417,84</u> |
| PLOTS CAT. I NON TRINGL. OU TRINGL. AYANT EP. TASS. MAXIM. A 8 mm | TAUX FF | 278,00 | 278,00 | 278,00 | | 282,00 |
| | CAF. 0,10 % | 0,27 | 0,27 | 0,27 | CAF. 3 % | 8,46 |
| | BS. 13,90 % | 38,67 | 38,67 | 38,67 | BS. 13 % | 37,75 |
| | TOTAL FF | <u>316,94</u> | <u>316,94</u> | <u>316,94</u> | | <u>328,21</u> |
| PLOTS CAT. II NON TRINGL. OU TRINGL. AYANT EP. TASS. MAXIM. A 8 mm | TAUX FF | 319,00 | 319,00 | 319,00 | | 330,00 |
| | CAF. 0,10 % | 0,31 | 0,31 | 0,31 | CAF. 3 % | 9,90 |
| | BS. 13,90 % | 44,38 | 44,38 | 44,38 | BS. 13 % | 44,18 |
| | TOTAL FF | <u>363,69</u> | <u>363,69</u> | <u>363,69</u> | | <u>384,08</u> |
| PLOTS CAT. III NON TRINGL. OU TRINGL. AYANT EP. TASS. MAXIM. A 8 mm | TAUX FF | 355,00 | 355,00 | 355,00 | | 362,00 |
| | CAF. 0,10 % | 0,35 | 0,35 | 0,35 | CAF. 3 % | 10,86 |
| | BS. 13,90 % | 49,39 | 49,39 | 49,39 | BS. 13 % | 48,47 |
| | TOTAL FF | <u>404,74</u> | <u>404,74</u> | <u>404,74</u> | | <u>421,33</u> |
| PLOTS CAT. I TRINGL. TASS. AYANT EP. COMP. ENTRE 8 A 15 mm | TAUX FF | 292,00 | 292,00 | 292,00 | | 296,00 |
| | CAF. 0,10 % | 0,29 | 0,29 | 0,29 | CAF. 3 % | 8,88 |
| | BS. 13,90 % | 40,62 | 40,62 | 40,62 | BS. 13 % | 39,63 |
| | TOTAL FF | <u>332,91</u> | <u>332,91</u> | <u>332,91</u> | | <u>344,51</u> |
| PLOTS CAT. II TRINGL. TASS. AYANT EP. COMP. ENTRE 8 A 15 mm | TAUX FF | 334,00 | 334,00 | 334,00 | | 345,00 |
| | CAF. 0,10 % | 0,33 | 0,33 | 0,33 | CAF. 3 % | 10,35 |
| | BS. 13,90 % | 46,47 | 46,47 | 46,47 | BS. 13 % | 46,19 |
| | TOTAL FF | <u>380,80</u> | <u>380,80</u> | <u>380,80</u> | | <u>401,54</u> |