

# la crise du bois au Congo



Ce numéro — consacré aux liens existant entre la géographie et le développement — clôture sa partie « Formation » par un article qui surprendra peut-être bon nombre de lecteurs.

Il est en effet technico-économique, plus que proprement géographique. Il fait leur place aux données financières plus qu'à des réflexions pédagogiques ou culturelles. Il met en évidence les contraintes professionnelles, l'organisation, les relations internationales dans le commerce du bois.

C'est à dessein que nous avons voulu montrer en quoi et comment un va-et-vient pouvait s'instaurer entre l'étude géographique, au sens habituel, et la réalité d'espaces et d'activités nationales, et aussi comment la géographie était une science-carrefour, branchée sur l'économie, les sciences politiques et administratives.

On a coutume de dire que la crise qui a frappé l'exploitation forestière congolaise a débuté en 1974, or, c'est bien antérieurement que les signes précurseurs se font sentir. Depuis cinq ans déjà la plupart des pays africains, concurrents de la République Populaire du Congo en matière ligneuse, ont réalisé des efforts considérables pour sortir du marasme et y sont, en partie, parvenus ; on constate que tel n'est pas le cas dans le pays étudié.

Les autorités du Congo, conscientes de la situation, ont essayé d'y remédier, mais n'ont pu que partiellement sortir ce secteur économique, jadis vital, de l'ornière dans laquelle il se trouvait.

## *les causes de la crise du bois, ses manifestations*

En 1972 et 1973, les producteurs locaux se lancent à corps perdu dans l'abattage des bois divers, délaissant les essences locales jusqu'alors les plus recherchées : l'okoumé et le limba. Le cubage d'okoumé sorti des chantiers s'effondre, il passe de 454 000 m<sup>3</sup> en 1971 à 362 000 m<sup>3</sup> en 1972, puis à 120 700 m<sup>3</sup> en 1973. Le recul aurait été encore beaucoup plus net si cette essence n'était pas le principal produit des usines locales de déroulage.

En ce qui concerne le limba, la baisse est de même importance : 135 000 m<sup>3</sup> en 1971, 66 800 m<sup>3</sup> en 1973.

Ces deux essences longtemps capitales pour le pays (puisque de 1955 à 1970 elles représentent 80 à 85 % du cubage total évacué des chantiers), sont délaissées pour les raisons suivantes : l'okoumé n'est plus coupé que pour alimenter les usines de déroulage, la commercialisation des grumes relevant d'un office commercial semi-étatique, l'O.c.o. (1), qui pratique des prix d'achat jugés par les producteurs trop peu rémunérateurs (ce sont les griefs formulés aussi bien par la Compagnie forestière de Dolisie au pont de la Nyanga, que par la S.f.d. (2) qui opère à l'ouest de la gare de Comilog de Thomas, que par le centre forestier de Mossendjo).

La production de limba régresse très fortement pour de toutes autres raisons : les zones riches en limba (kouilou méridional, bosquets forestiers situés au sud de la voie ferrée Congo-Océan dans la dépression du Niari, bloc de la rive droite du Niari) sont en voie d'épuisement ; de plus, seul le limba blanc, exempt de cœur noir, se vend alors.

Par contre, acajous et bois divers, aux prix plus avantageux, seules essences présentes en grande quantité dans le Nord (3) comptent toujours davantage dans le total : 240 000 m<sup>3</sup> en 1971, 285 000 m<sup>3</sup> en 1972, 260 000 m<sup>3</sup> en 1973.

Une politique vigoureuse de promotion de certaines essences, dites secondaires (et appartenant à la catégorie des bois divers), va dans le même sens. Certains résultats encourageants sont obtenus en ce qui concerne le douka, le longui, le safoukala, le dibetou (ou noyer d'Afrique), bois qui commencent à être prisés en Europe.

Toutefois, l'euphorie pour les bois divers n'est pas générale ; les petits producteurs nationaux sont mécontents du Bureau congolais des bois (B.c.b.) qui s'occupe de la commercialisation des bois divers coupés par les «piétistes» (4). Ces derniers, démunis de tout matériel de débardage et de transport, sont à la merci des entrepreneurs européens de Dolisie et de Pointe-Noire. Lorsque leurs bois sont débardés, une première réception a lieu sur parc, en forêt ; si, dans un délai de dix



jours, le bois n'est pas évacué sur Dolisie (et c'est souvent le cas par manque de wagons), il est déprécié et subit une deuxième réception. Arrivées à Pointe-Noire, les grumes subissent une nouvelle expertise.

Un frein très important à l'intensification de l'exploitation et de l'exportation est à noter, et ce bien avant le déclenchement de la crise internationale du bois : le mauvais fonctionnement du chemin de fer et la politique de contingentement des wagons.

Quelques exemples précis nous le feront mieux saisir : le représentant de la Bekol Trading Company (5) écrit, en 1963 : « ... à cause de la faible capacité actuelle du C.f.c.o. (6) nous n'arrivons plus à évacuer le bois dans un délai qui nous assure un stockage sans dévaluation... nous avons vérifié que les wagons restent en moyenne quatre jours sur la ligne entre leur départ de Madingou et leur arrivée à Pointe-Noire. En conséquence le bois arrivé est piqué et dévalué pour deux tiers de sa valeur normale... ».

... Le 15 février 1974, la même société note : « ... depuis le 1<sup>er</sup> février 1974, nous avons reçu un seul et unique wagon en gare de Loudima et notre stock était, au 12 février, de 638 billes pour 3 365 m<sup>3</sup>, ce qui ne permet plus aucune manipu-

(1) O.c.o. sigle désignant l'Office congolais de l'okoumé, créé après éclatement de l'Office des bois d'Afrique équatoriale, spécialisé dans le négoce de l'okoumé en grume et dont la politique était jugée, par les Congolais, défavorable aux intérêts du pays, puisque surtout dirigé par des forestiers opérant au Gabon.

(2) S.f.d. désigne la Société forestière de Dolisie.

(3) Certes le limba existe dans les régions septentrionales, toutefois son abattage est négligé, le débouché de l'ex-colonie belge ayant été fermé depuis l'indépendance. De plus, cette essence ne peut supporter un flottage trop long, le bois étant très sensible aux attaques d'insectes ou de maladies.

(4) Les piétistes sont de petits exploitants forestiers nationaux, dépourvus de capitaux et qui ne sollicitent que des permis de pieds.

(5) Société de négoce et d'exploitation forestière, dont les capitaux sont néerlandais.

(6) C.f.c.o., sigle désignant le chemin de fer du Congo-Océan reliant Brazzaville à Pointe-Noire sur la côte Atlantique.



lation, ni entretien des billes stockées. Nous commençons le déchargement des grumiers sur la place du marché de Loudima, ce qui entraînera une manipulation supplémentaire lors du déchargement... ».

Un autre exploitant, la Société Aubeville, se plaint amèrement dès 1968 : « nous espérons aussi que dans le programme d'évacuation, nous pourrions bénéficier d'une amélioration d'attribution de wagons, au même titre que l'O.n.a.f. (7) et non être traités en enfants pauvres... » (8); deux années auparavant les mêmes plaintes sont relevées : « ... Nous vous signalons qu'à ce jour, sur 20 wagons qui nous étaient destinés pour le mois de juin, seuls 4 sont arrivés en gare de Mayoko (9), le 12; malgré de multiples réclamations de notre part auprès du service mouvement, les 16 autres wagons ont été interceptés

par divers forestiers, dans différentes gares, dont nous avons trouvé traces, malgré les ordres donnés aux chefs de gare... » (10<sup>a</sup>).

Lors d'une tournée effectuée le long de la voie ferrée Comilog, en 1973, il nous a été permis de constater les mêmes difficultés quant à la fourniture de wagons-grumiers et à la mauvaise répartition qui en était faite.

Aussi, lorsque la crise économique éclate en 1974, accélérée dès la fin de l'année 1973 par le brusque accroissement du coût de l'énergie, déjà le Congo subit une baisse sérieuse de production; le phénomène ne va que s'amplifier (10<sup>b</sup>).

En effet, les acheteurs traditionnels du bois local (les pays du marché commun en particulier) se sont encombrés de matière ligneuse, ayant spéculé, en 1972 et 1973, sur une expansion continue de la demande.

Dans un premier temps, l'accroissement du prix des combustibles (donc des transports), d'au moins 30 %, entraîne une diminution du prix à l'achat aux producteurs, d'autant que les acheteurs, trop confiants, ont encombré les parcs à bois des ports importateurs et ne veulent pas acheter en hausse, tout au contraire.

Les importateurs de bois asiatiques au Japon, devant la trop forte hausse des coûts de transport

(7) L'O.n.a.f. désigne l'Office national des forêts, organisme bicéphale quant à ses activités, puisqu'il s'occupe de la régénération et de la plantation d'essences à croissance rapide tels que le pin des Caraïbes et l'eucalyptus et de l'exploitation forestière.

(8) Extrait de la lettre adressée par le directeur de la Société Aubeville au directeur du Service forestier de Pointe-Noire, le 29 avril 1968.

(9) Mayoko est une station située sur la voie ferrée du Manganèse, la Comilog, juste avant le terminus, M'Binda.

(10<sup>a</sup>) Extrait de la lettre expédiée le 14 juillet 1966 par le directeur de la Société Aubeville au directeur du C.f.c.o. à Pointe-Noire.

(10<sup>b</sup>) Se reporter au graphique de production de grumes au Congo de 1947 à 1977.



diminuent leurs achats dans cette zone. Les producteurs du sud-est asiatique (Malaisie, Philippines, Indonésie...) ne voulant pas voir pourrir leurs bois, le proposent aux importateurs européens à des prix dérisoires.

C'est le deuxième fait qui entraîne une baisse du prix d'achat des bois africains en général, congolais en particulier. La lourdeur du marché conduit à la fermeture ou à la mise en sommeil de la plupart des petits et moyens chantiers d'exploitation, avec, pour conséquences, le non-entretien et le non-renouvellement du matériel et le chômage de milliers de personnes.

Certes, l'accroissement du prix de l'énergie est un facteur externe important pour expliquer la crise du bois au Congo, mais il ne faut pas négliger non plus le phénomène d'inflation accélérée qui saisit la plupart des pays industrialisés (la France, l'Italie, le Royaume-Uni, le Japon ont, en 1974, un taux d'inflation qui dépasse 12 %) et encore plus les États en voie de développement (pour la même année, c'est plus de 20 % d'inflation que l'on peut noter au Congo).

L'inflation a fait croître d'une façon considérable le coût du matériel et des services (transports, manutentions). Songeons que le prix des camions-grumiers a augmenté de + 130 % entre la fin de l'année 1973 et le début de l'année 1978 (un camion de marque Man, modèle 8168, coûtait, toutes taxes comprises, environ 11 000 000 F CFA en 1974, mais 26 000 000 F CFA en 1978) ; le matériel de débardage atteint des prix incroyablement élevés : un engin Caterpillar

D 7 pouvait être acquis avec 28 000 000 F CFA en 1974 ; il avoisine 60 000 000 F CFA à la fin de l'année 1980, soit plus de 114 % de hausse ! Le prix d'une niveleuse (indispensable pour la réalisation et l'entretien des routes de desserte d'un chantier de moyenne importance) a été multiplié par 2,5 durant le même laps de temps, or, le prix d'achat des bois (sauf pour quelques rares essences) n'a que peu varié.

A ces causes externes, qui ont alourdi d'au moins 100 % les frais de sorties des grumes, s'ajoutent des causes internes non négligeables : la création, en 1974, de l'O.c.b. (11), possédant le monopole de la commercialisation des bois en grumes, avec la rupture brusque des circuits commerciaux traditionnels que cela impliquait, s'est située dans un contexte économique difficile.

En premier lieu l'O.c.b. est incapable d'assurer la commercialisation totale des bois congolais en grumes, puisqu'on peut estimer à 80 % au moins la part reprise par les maisons de négoce de Pointe-Noire que l'on voulait supprimer.

L'O.c.b. ne paie le bois aux forestiers que lorsque l'organisme l'a lui-même vendu, alors qu'auparavant les grumes étaient achetées assez souvent sur parc ou en forêt (cette procédure concernait essentiellement les petits et moyens exploitants nationaux) ; cela implique pour le forestier de pouvoir « tenir » plusieurs mois avant d'être payé ; de plus, il a à assumer désormais tous les frais de transport, d'assurance, de manutentions jusqu'au parc O.c.b. du port de Pointe-Noire ou jusqu'à l'aire d'entrepôtage des grumes de l'usine nationale de déroulage, Sonatrab (12).

(11) Sigle désignant l'Office congolais du Bois.

Le bois est ainsi réceptionné plusieurs mois après avoir été évacué des chantiers. Le cas le plus flagrant concerne les grumes des trois exploitations officiant dans la partie septentrionale du pays [C.j.b., Boissangha, U.e.b. (13)]; en janvier 1977 il y avait plus de 100 000 m<sup>3</sup> de grumes flottées en attente depuis parfois plus d'un an à l'avant-port de Brazzaville (à Maloukou-Tréchet). Dans le meilleur des cas la rotation des wagons-grumiers entre Pointe-Noire et Brazzaville demande au moins douze jours. Il en résulte irrémédiablement une dépréciation de la matière ligneuse.

Du bois parti en catégorie L.M. (14) est réceptionné à Pointe-Noire en déclassé et même parfois en rebut (donc impropre à l'exportation).

Les exploitants appartenant à un groupe intégré n'ont pas la faculté de racheter (par l'intermédiaire de leur branche négoce) la totalité de leur production. Dans ces conditions les achats à l'O.c.b. par les maisons de commerce sont voués à la surenchère et à la pratique courante des pots-de-vin.

Cette situation incite les forestiers à transformer (lorsqu'ils sont munis d'usines de transformation) de plus en plus leur production en produits sciés ou déroulés, ou à livrer leurs grumes aux usiniers locaux qui paient plus rapidement même si c'est à un tarif inférieur (ce sont les exemples de Socoboïs à Loubomo (14<sup>a</sup>), de toutes les sociétés qui officient à Pointe-Noire). En 1976, dans le rapport rédigé par l'inspecteur des Eaux et Forêts du Niari, on pouvait lire : « les difficultés créées par l'O.c.b. poussent les exploitants à fournir parfois leurs produits aux usines. Cela leur permet de résoudre rapidement leurs problèmes. La Socoboïs (15) ... est plus alimentée en grumes de limba que l'O.c.b. ».

Enfin, une discrimination réelle existe entre les entreprises intégrées qui se contentent, pour la plupart, de verser à l'O.c.b. une redevance pour commercialiser les bois divers délaissés par l'organisme (c'est le cas de la Société Foralac), et les autres sociétés ou particuliers dont l'assise est purement locale.

(12) La Sonatrab est la Société nationale de tranchage du bois au Congo.

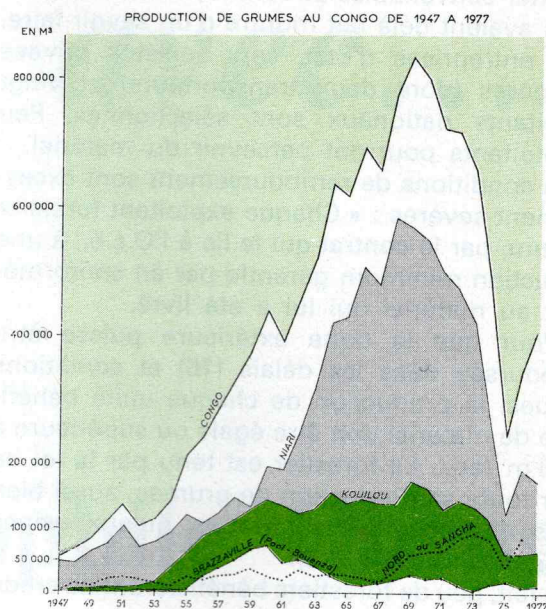
(13) La C.i.b. ou Congolaise et industrielle des bois, à capitaux allemands dominants, possède un chantier forestier à Pokola sur la Moyenne Sangha.

Boissangha, à capitaux français majoritaires, exploite à Kabo, sur la Haute Sangha; quant à l'U.e.b. (Unité d'exploitation des bois de Bétou), société mixte congolo-roumaine, elle est censée couper sur plus de 300 000 ha situés en amont d'Impfondo sur l'Oubangui. Une photo montre l'attente des radeaux au port à grumes de Brazzaville.

(14) La qualité L.M. désigne un bois loyal et marchand, c'est-à-dire d'excellente qualité.

(14<sup>a</sup>) Loubomo : ex-Dolisie. N.d.l.r.

(15) La Société Socoboïs possède à Matsende, à proximité de Loubomo (ex-Dolisie), un complexe de déroulage et sciage. Elle est intégrée à un groupe allemand dont le siège est dans la région de Brême.



Les petits exploitants nationaux sont en outre pénalisés par le manque de rigueur de leur gestion. Très souvent l'argent versé lors de transactions commerciales est considéré comme bénéfice net et sera immédiatement utilisé à des fins qui n'ont rien à voir avec l'exploitation forestière (achat de véhicules de tourisme, de maisons...); l'entretien du matériel est négligé (il est excessivement rare de rencontrer chez de tels forestiers un mécanicien, ne serait-ce que débutant), le paiement des salaires très aléatoire.

### les remèdes

Face à de pareilles difficultés les autorités locales, longtemps comme anesthésiées, ont réagi avec plus ou moins d'efficacité : pour pallier « la vétusté du matériel », il est prévu dès l'année 1977 un **crédit forestier** qui permet de mettre à la disposition des exploitants forestiers le matériel suivant :

- 10 engins de débardage de marque Caterpillar modèle D7G,
- 12 engins de débardage de même marque, mais moins puissants (D6D),
- 15 Skidder (tracteurs sur roues),
- 30 camions-grumiers,
- 4 nivelleuses,
- 4 camions-bennes.

Grâce à ces engins on escomptait une production annuelle supplémentaire de 150 000 m<sup>3</sup> de grumes estimés à l'achat à environ 2 milliards et à l'exportation (valeur FOB) à environ 3,3 milliards F CFA.

Ce crédit devait bénéficier aux petites et moyennes entreprises dotées de superficies à

exploiter convenables et dont les chefs d'exploitation avaient déjà fait montre d'un savoir-faire. Trois entreprises d'État, sept sociétés privées étrangères (dont deux transporteurs) et vingt exploitants nationaux sont sélectionnés. Peu d'exploitants pourront percevoir du matériel.

Les conditions de remboursement sont excessivement sévères : « Chaque exploitant forestier est tenu, par le contrat qui le lie à l'O.c.b., à une production minimum garantie par an conformément au matériel qui lui a été livré.

« Pour que la dette extérieure puisse être remboursée dans les délais (16) et conditions prévues, la production de chaque unité bénéficiaire de matériel doit être égale ou supérieure à 8 000 m<sup>3</sup>/an... Le forestier est tenu par la loi de livrer toute sa production de grumes, aussi bien celles destinées à l'exportation qu'aux usines locales, à l'O.c.b. » (17).

En fait, peu de forestiers bénéficieront du crédit forestier et, parmi les nationaux qui y auront accès, aucun n'atteindra en 1979 le cubage minimum requis. De plus, le matériel neuf confié sera en fait utilisé sur des chantiers qui ne livreront que peu de grumes à l'O.c.b. ; par contre, l'organisme de négoce aura à réceptionner des billes de chantiers où seuls de vieux engins entrent en action.

Ainsi, deux ans après la mise en place de ce crédit, un seul exploitant national a respecté les clauses du contrat. Quant aux autres, ils ont livré l'essentiel de leurs productions directement aux usiniers locaux. Comme l'entretien du matériel n'a pas été exécuté régulièrement, 30 % au moins des engins sont en panne.

Le surplus de production espéré (+ 150 000 m<sup>3</sup>) n'a atteint que + 20 000 m<sup>3</sup> en 1979 et + 45 000 m<sup>3</sup> en 1980 ; toutefois la faible progression constatée est imputable essentiellement aux sociétés étrangères qui n'ont nullement bénéficié du crédit forestier (Sociétés Foralac et Congoboïs).

D'autres remèdes auraient pu être envisagés sans demander le recours à des concours financiers extérieurs.

Au niveau national tout d'abord :

- Supprimer les taxes douanières sur le matériel et généraliser le taux de taxe réduite.
- prévoir des rabais importants sur le prix du

carburant destiné aux engins d'exploitation et d'évacuation.

- Réaliser sur le lieu même de l'abattage ou du moins sur parc en forêt le maximum de transformation à l'aide de scies mobiles, ceci afin d'éviter d'évacuer 50 % à 65 % de déchets (puisque le rendement des scieries et usines de déroulage varie de 35 % à 50 %).
- Développer les industries de seconde transformation quasi inexistantes encore dans le pays (fabrication de contre-plaques, de panneaux de particules, d'éléments préfabriqués...).
- Former pratiquement un personnel de gestion qui serait chargé de tenir les comptes d'exploitation des petits et moyens exploitants au mieux des intérêts de ces derniers.
- Créer une banque de développement et de crédit destinée à résoudre les problèmes spécifiques du seul secteur forestier.

D'autres mesures pourraient être prises tant au niveau du négoce qu'à celui des relations internationales :

- Ne maintenir l'O.c.b. que pour les essences vendues en Europe depuis longtemps et déjà appréciées (il s'agit des acajous, de l'okoumé, du limba).
- Libéraliser le négoce des autres essences afin que les firmes implantées sur place puissent vendre leur production au mieux de leurs intérêts.
- Amener progressivement l'O.c.b. et les firmes qui vendraient une partie des essences à pratiquer des ventes C.A.F. et non F.O.B. (18) plus bénéfiques pour l'économie du pays.
- Essayer d'agir sur les conférences maritimes et les sociétés de navigation indépendantes afin que les prix du fret soient abaissés et qu'une ristourne soit consentie à l'O.c.b. ou aux firmes de négoce vendant en position C.A.F.
- Enfin réaliser au niveau de l'organisme africain des bois (dont le siège est à Libreville) une politique commune en matière de prix des grumes ou des produits ligneux élaborés, en matière de promotion d'essences jusqu'alors délaissées.

Ainsi il est possible de sortir du marasme actuel dans lequel se trouve l'exploitation forestière congolaise.

Certes, il est difficile de prendre des décisions politiques qui sembleraient remettre en cause l'option socialiste du pays, cependant les solutions préconisées ne demandent pas des investissements très importants et devraient réaliser une unanimité entre les services concernés et les forestiers regroupés au sein de l'Unibois.

**Collectif - Département de géographie  
de l'université de Brazzaville**

(16) Les délais doivent correspondre aux amortissements du matériel, à savoir :

— pour un tracteur à chenilles Caterpillar D6 ou D7 : 5 ans,  
— pour un tracteur sur roues 518 Skidder : 4 ans,  
— pour un camion-grumier : 3 ans,  
— pour un camion-benne : 3 ans.

(17) Extrait d'une étude concernant le crédit forestier intitulée « Présélection des exploitants forestiers, conditions de réalisation », 5 pages dactylographiées. Ministère de l'Économie rurale. 21 février 1978.

(18) Ventes F.O.B. : la marchandise étant chargée sur le navire prêt au départ dans le port d'embarquement.

Ventes C.A.F. : la marchandise étant encore sur le navire prêt au débarquement du bois. C.a.f. signifie coût assurance et fret.