

# Produits forestiers : les nouveaux défis logistiques africains

*Fin 2013, un rapport du Global Environment Fund met en évidence que de l'espace économique subsaharien devrait rapidement émerger un grand besoin de produits forestiers. Alors que le continent consomme quelque 600 Mm<sup>3</sup> par an de bois de combustion, les projections pour la consommation de bois dit industriel pourraient passer de moins de 100 Mm<sup>3</sup> en 2010 à 300 Mm<sup>3</sup> dès 2030.*

Les distributions entre offres africaines, demandes internationales et autoconsommation continentale vont être profondément bouleversées quand 1,2 Mdm<sup>3</sup> sont annoncés pour la seule consommation africaine en 2030. Croissance démographique, urbanisation, amélioration des conditions économiques de la classe moyenne et modernisation économique globale représentent les principaux facteurs d'un quadruple constat :

- l'augmentation continue des demandes intérieures dans les secteurs comme le BTP ou l'ameublement ;
- la mutation progressive et continue vers l'autoconsommation d'essences, pour l'instant majoritairement destinées à l'exportation hors des marchés africains ;
- le développement de filières de valorisation des produits dans les grands pays de production à des fins d'exportations « qualitatives » ;
- les volontés politiques et citoyennes (nationales et internationales) de conserver et préserver des grands bassins forestiers, en particulier les forêts tropicales.

Dans cette perspective, une conférence à Brazzaville a donné lieu à un autre document qui corrobore la construction en cours de nouveaux modèles logistiques intégrés en prenant comme terrain d'expérimentations le bassin

Congo. La valorisation durable des ressources rejoint l'objectif de (re)construire une industrie de transformation du bois au sein même des grands pays producteurs du bassin Congo. L'ambition part des réalités du marché mondial des produits forestiers avec un paradigme nouveau au sud du Sahara : les pays de l'Afrique de l'Ouest importent de plus en plus de produits forestiers et la

tendance est à l'accélération des besoins ; les pays de l'Afrique du centre sont en position de générer nettement plus de valeur ajoutée de l'exploitation de leurs ressources forestières.

## Nouveaux canaux de distribution

Il en résulte plusieurs conséquences qui impacteront directement l'organisation interna-

tionale des flux logistiques forestiers. Premièrement, de nouveaux canaux de distribution pourraient voir le jour au sein même de l'Afrique subsaharienne avec des potentiels de trafics maritimes entre les ports de la côte Ouest et ceux du centre. De nouvelles installations portuaires dédiées pourraient de manière concomitante être financées par les retombées



généérées par la valorisation locale des produits (transformations, conditionnement, construction de meubles, etc.). Deuxièmement, et dans une logique durable, de véritables politiques nationales pourraient voir le jour avec le concours des autres grands bailleurs internationaux. Une forme d'industrialisation primaire des produits forestiers est promue aujourd'hui pour que l'exploitation des ressources soit totalement repensée par les États-Nations. À cet égard, l'éducation et la formation apparaissent comme deux piliers essentiels du changement radical de mentalité qui s'opère aujourd'hui avec la prise de conscience des nouveaux enjeux liés à l'exploitation durable des ressources forestières. Les nouvelles réglementations internationales (Lacey Act aux

États-Unis et Flegt en Europe) précipitent aussi d'une certaine manière ces mutations avec, en toile de fond, la baisse continue depuis plus de dix ans des consommations d'essences tropicales par les Américains et les Européens.

### Quelles perspectives pour les activités portuaires françaises ?

Vues des terminaux spécialisés portuaires français de La Rochelle, de Nantes, d'Honfleur, de Rouen ou encore de Caen, les transformations des filières d'importations et d'exportations forestières sont déjà perceptibles dans les trafics. Pâtes et papiers ont tendance à peser de plus en plus dans les tonnages totaux face à l'érosion permanente des produits forestiers en grumes en provenance d'Afrique

(estimation à environ -20 % en 2013 par rapport à 2012).

Les matrices origine/destination des produits forestiers évoluent aussi avec une globalisation des trades. Les produits résineux en provenance de la Russie, de la Scandinavie et de l'Allemagne sont devenus les plus importants pourvoyeurs de matières pour les marchés européens et français. La frénésie de la construction chinoise continue d'absorber des volumes considérables de produits venant finalement du monde entier. D'ailleurs, la majeure partie des 460 000 t métriques de produits forestiers exportés en conteneur en 2012 depuis le port du Havre a pour destination les marchés chinois. Le port Haut-Normand exporte deux fois plus de produits forestiers qu'il n'en importe aujourd'hui. Les besoins de l'Inde vont continuer de croître avec un faible potentiel de valorisation de leurs ressources domestiques. Le Brésil autoconsomme tout en transformant de plus en plus ses productions nationales, conduisant à toujours plus de conteneurisation sur les marchés d'exportations. Le marché mondial des échanges de produits forestiers a doublé en 15 ans pour atteindre 233 Md\$ en 2011.

Aussi, et pour que la France devienne un grand exportateur net de produits forestiers, notre pays doit encore plus valoriser ses atouts pour alimenter les besoins croissants des pays émergents subsahariens. Le savoir-faire des filières d'importation dans le sens Afrique/France doit se capitaliser dans le sens France/Afrique avec une vraie manne économique et logistique à valoriser. Les perspectives sont là. Les marchés aussi. ■

**Dr. Yann Alix, délégué général de la Fondation Sefacil (Le Havre)**  
**Dr. Emmanuel Groutel, expert forestier à la FAO (Rome)**

### Grèves dans les ports portugais et norvégiens

La grève dans les ports n'est plus l'apanage des établissements français. Au Portugal et en Norvège, les ports souffrent actuellement de mouvements sociaux durs. Dans la péninsule ibérique,



les ouvriers portuaires sont appelés à manifester leur soutien aux dockers portugais. « *Les conditions de travail dans les ports portugais, et en particulier dans le port de Lisbonne, ont subi une détérioration progressive* », indique l'IDC (International Dockworker Council), groupement de syndicats d'ouvriers portuaires. Les ports portugais, selon les différents syndicats, souffrent depuis l'application de la nouvelle loi portuaire, en février 2013, permettant l'embauche d'intérimaire en lieu et place des dockers. Dans la même veine, les dockers de Norvège ont cessé le travail dans plusieurs ports, à Tromsø, Mosjøen et Risavika. Les grévistes demandent l'ouverture de négociations pour que soit reconnue la prérogative aux opérations portuaires aux dockers. Une demande qui s'appuie sur la convention 137 de l'OIT. Un mouvement soutenu par l'IDC et l'ETF (European Transport Federation). Selon les syndicats, des employeurs ont demandé aux marins de remplacer les grévistes pour assurer les opérations de manutention. Un système qui rappelle les propositions faites lors du premier paquet portuaire européen sur la directive portuaire en prévoyant l'auto-assistance dans les ports.

