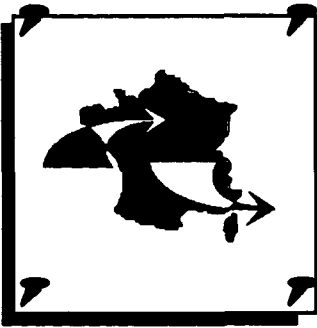


LE TRANSPORT DU BOIS EN FRANCE

Gilles DUMARTIN - Béatrice GASSER



Des perspectives de croissance

Bois et pâte à papier interviennent pour 9 milliards de francs dans le déficit du commerce extérieur en 90. Cependant, l'arrivée à maturité des plantations effectuées au lendemain de la 2^e guerre mondiale laisse espérer une meilleure couverture des besoins par la production nationale.

D'importants efforts de restructuration et de modernisation ont été réalisés dans les unités de transformation (scieries, papeteries...). L'activité de transport, parce qu'elle représente de 20 à 40% de la valeur du produit arrivant à l'usine, est un facteur influant sur la compétitivité de la filière nationale.

Les matériels nécessités, la dispersion et l'atomisation des zones de production, l'hétérogénéité des produits en font une activité très spécifique, souvent prise en charge par les usines elles-mêmes. On estime à 60% la part du transport pour compte propre.

En 1990, SITRAM recense un peu moins de 35 millions de tonnes de bois transportés par voie terrestre en France:

Des trafics intérieurs surtout routiers

Les trafics intérieurs représentent 28 millions de tonnes dont 10 sont des trafics interrégionaux. 1,25 million de tonnes sont convoyés par la SNCF, le reste par la route. Le transport par chemin de fer n'est rentable que pour des flux massifs, souvent destinés à l'industrie papetière, et au-delà d'une distance de 400 km.

A ce titre, deux évolutions de la filière bois peuvent permettre au fer de gagner des parts de marché:

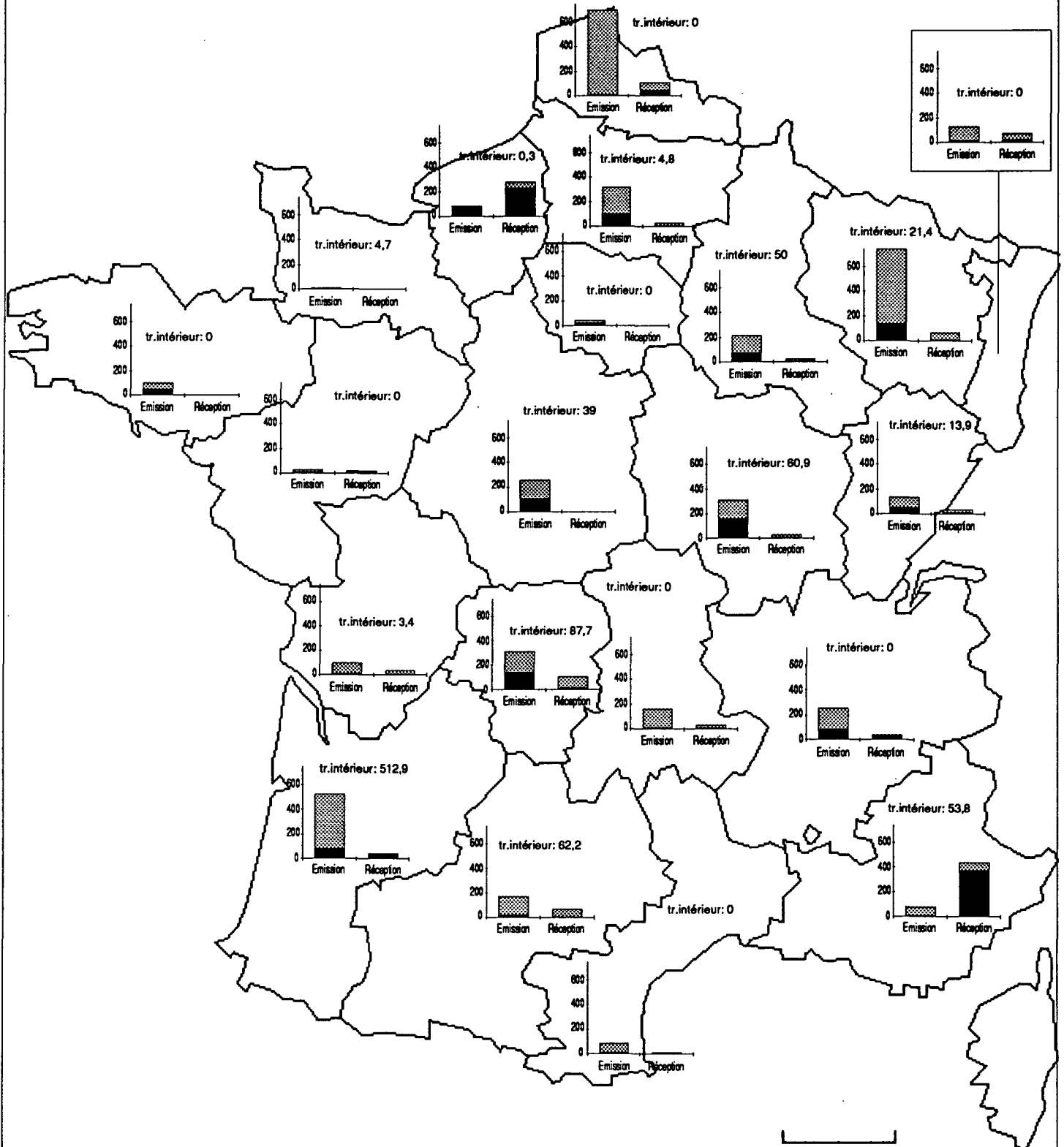
- dans les régions productrices, l'aménagement de gares spécialisées (ex:Limousin), mais la fermeture de petites gares détourne des trafics vers la route,
- l'implantation de grosses unités de transformation loin de tout massif forestier, massivement approvisionnées par le fer. C'est le cas des papeteries de Tarascon en Provence et de La Chapelle d'Arblay en Normandie, utilisatrices de la voie ferrée comme le montre la carte page suivante.

Ceci explique l'allongement des distances de transport: si en cinq ans, le volume transporté n'a progressé que de 5%, les flux interrégionaux ont cru de près de 40 %.

Les cartes ci-après décrivent par type de produit, par mode et pour chaque région, l'ensemble des flux internes d'une part, et interrégionaux et internationaux d'autre part.

BOIS

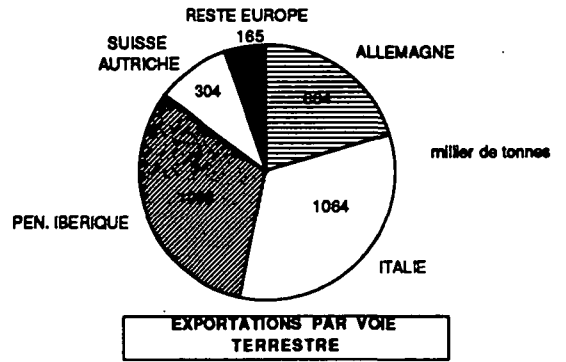
EMISSION - RECEPTION DE BOIS A PAPIER ET BOIS A PULPE PAR REGIONS en milliers de tonnes - données SITRAM 1990



BOIS

Les trafics Internationaux

Les trafics internationaux par voie terrestre représentent 2,40 Mt à l'export et 1,14 Mt à l'import (dont respectivement 0,86 Mt et 0,14 Mt par voie ferrée, soit 45 % du volume total transporté par la SNCF). Deux millions de tonnes sont en outre expédiées par route vers des usines implantées en Belgique pour des raisons fiscales.



Les importations par voie maritime ont globalement stagné entre 1985 et 1990, sans doute de par les limitations de production imposées dans les pays tropicaux. Durant la même période, les exportations par la mer ont baissé d'un quart.

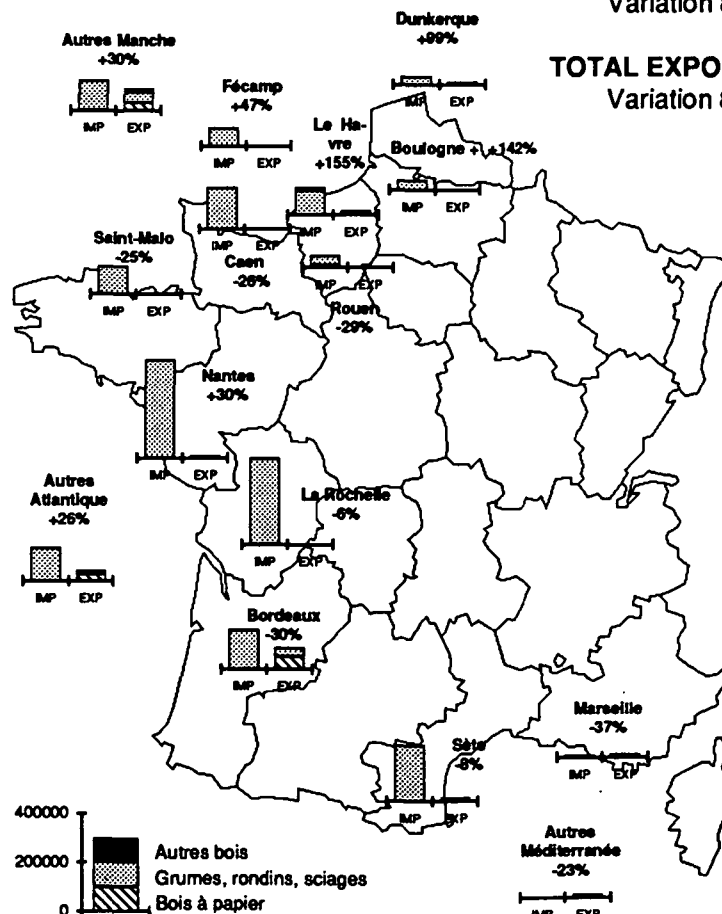
- Les flux transitent par de nombreux ports et évoluent diversement :
- les trafics en Méditerranée reculent en raison des plus faibles importations d'essences tropicales d'Afrique. Sète s'y affirme comme la plaque tournante française.
 - sur la façade Atlantique, Nantes est le plus dynamique alors que Bordeaux voit ses exportations baisser de 196000 t en 1985 à 82000 t en 1990.
 - les ports du nord de la France sont en pleine croissance quoique les trafics restent modestes.

TRAFIC PORTUAIRE

données SITRAM 1990 et variation de trafic 1985-1990

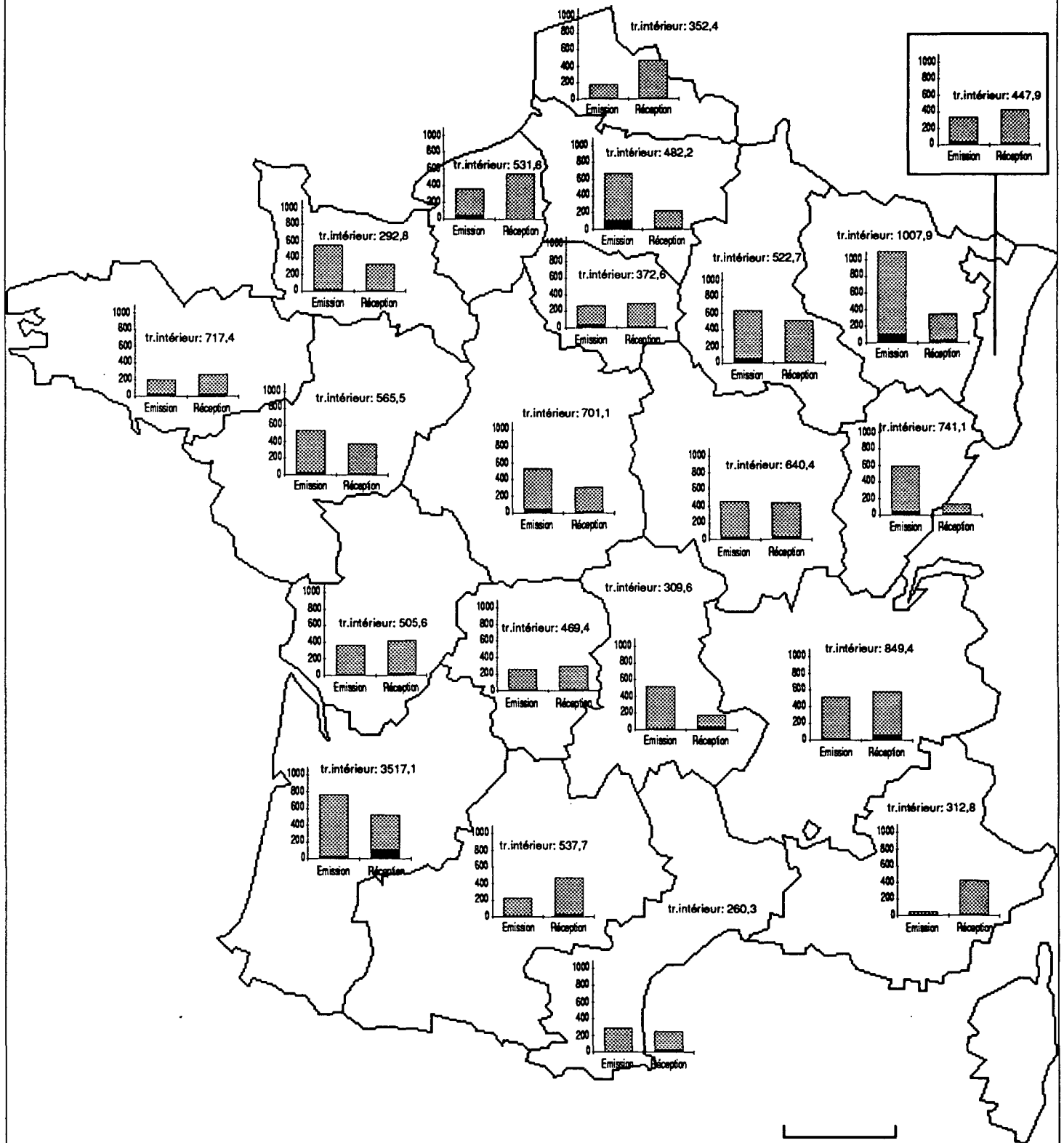
TOTAL IMPORT : 1862 Mt
Variation 85-90 : +7%

TOTAL EXPORT : 272 Mt
Variation 85-90 : -25%



BOIS

EMISSION - RECEPTION DE BOIS D'OEUVRE PAR REGIONS en milliers de tonnes - données SITRAM 1990



RAIL
 ROUTE