



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

tarifs marchandises

Question écrite n° 42984

Texte de la question

M. Yannick Favennec attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et de la ruralité sur la situation de la filière bois. En effet, malgré de nombreuses réunions entre la direction fret SNCF et les organisations professionnelles de la forêt et du bois, les professionnels de ce secteur considèrent que leurs propositions n'ont pas été prises en compte, car la direction fret SNCF retient aujourd'hui des solutions inadaptées et dangereuses (doublement des tarifs en trois ans, suppression d'une gare sur deux acceptant les chargements de bois d'ici à la fin 2004). Aucun secteur d'activité ne peut supporter de telles dispositions, et cela signifie, pour la profession, un arrêt des possibilités d'utilisation du rail pour le transport du bois. Le transport des bois ronds est un facteur essentiel de la chaîne économique de l'exploitation forestière, et la remise en cause de cet équilibre pénalise la bonne exploitation des massifs forestiers. Or l'activité forestière et celle de la première transformation du bois sont concentrées dans les zones rurales fragiles, et elles constituent un socle économique déterminant pour l'aménagement des territoires. L'abandon du transport ferroviaire aura pour conséquence le report du transport du bois sur les voies de circulation routière. Or les impacts locaux d'une augmentation de la fréquence des camions sur les routes menacent notre environnement (accroissement du niveau sonore, émissions de poussières et de gaz à effet de serre). Les entreprises de la filière, en raison des engagements pris par nombre d'entre elles en matière de développement durable, souhaitent que les solutions logistiques qu'elles adoptent s'inscrivent également dans le cadre de leur politique de développement durable. Un moyen de réduire l'impact environnemental des camions serait d'accroître leur charge utile. En effet, les émissions de gaz à effet de serre dépendent beaucoup plus du nombre de camions que de la masse de chacun d'eux. Les dispositions de la loi d'orientation forestière concernant le transport de bois ronds permettent de transporter des bois ronds au-delà de 40 tonnes, sur des itinéraires dûment identifiés. Mais la définition des itinéraires « bois ronds », au niveau départemental, est très en dessous des attentes des professionnels, et seuls cinq départements ont pris ces arrêtés. De plus, les itinéraires définis sont très réduits et ne relient pas les massifs forestiers et les usines. Enfin, la non-application du décret du 30 avril 2003 relatif au transport du bois rond, dans l'ensemble des départements, ne permet pas d'assurer une continuité géographique des itinéraires et empêche les entreprises d'utiliser ce dispositif. Ainsi, l'impossibilité pratique actuelle d'accroître les charges des camions ne permet pas de compenser les volumes transférés du rail vers la route. Les mesures contenues dans le plan fret vont avoir de graves conséquences, qui toucheront toutes les entreprises de la filière réceptionnant des bois par fer (entreprises d'exploitation forestière, scieries, industries de transformation, industrie de la pâte à papier). C'est pourquoi il conviendrait de mettre en place une véritable concertation permettant d'aboutir à des solutions qui ne pénalisent pas aussi durement ce secteur d'activité. Il lui demande ses intentions dans ce domaine.

Texte de la réponse

La SNCF a mis en place un plan de restructuration de son activité fret, dont la perte récurrente a atteint 450 millions d'euros en 2003, visant à restaurer l'équilibre économique de l'activité dès 2006. C'est un préalable indispensable pour espérer le retour au développement de cette activité et atteindre l'objectif de devenir, pour la

SNCF, l'un des tout premiers opérateurs ferroviaires à l'échelle de l'Europe. A contrario, en l'absence de réaction de la part de l'entreprise, cette situation pouvait conduire à une disparition à terme de l'activité fret SNCF. Le Gouvernement soutient la SNCF dans sa politique volontariste de redressement du fret. Sous réserve de l'approbation de la Commission européenne, l'État recapitalisera l'entreprise à hauteur d'une somme de 800 millions d'euros. Les versements seront échelonnés sur une période de trois ans d'ici à 2006 et seront conditionnés par des indicateurs de suivi. Ce soutien financier doit couvrir les pertes financières de l'activité jusqu'en 2007, mais également soutenir l'important programme d'investissement de 500 millions d'euros pour le matériel roulant et de 67 millions d'euros pour les systèmes d'informations. Par ailleurs, le plan de redressement de fret SNCF prévoit des mesures permettant de réaliser l'adaptation et la modernisation du système de production et une orientation de la politique commerciale vers un ajustement des tarifs. La mise en oeuvre de ce plan de redressement peut également conduire l'entreprise publique à renoncer à certains trafics dont le potentiel économique s'avérerait insuffisant. S'agissant du transport de bois, qui est un secteur très déficitaire, ces mesures s'accompagnent de hausses de tarifs étalées dans le temps et d'une diminution du nombre de gares bois. Les préoccupations et les inquiétudes que ce plan peut susciter sont tout à fait compréhensibles. Même si le trafic par chemin de fer ne représente qu'environ 5 % du transport de bois, une dégradation des conditions de transport peut avoir des conséquences très dommageables sur l'exploitation de notre ressource forestière, sur la compétitivité de nos entreprises, sur l'activité et l'emploi dans les territoires ruraux, sans compter les impacts environnementaux liés à une augmentation du trafic routier. Devant l'inquiétude de la profession et de ses représentants et avec l'appui du ministère chargé de l'agriculture, la SNCF a mis en place des réunions régulières avec eux, tant au niveau national qu'au niveau régional, afin de pouvoir mieux identifier les possibilités d'amélioration de la productivité et de l'organisation logistique de ce trafic. Le dialogue et les concessions sont nécessaires de part et d'autre pour trouver un équilibre satisfaisant. Des efforts particuliers doivent être faits, en complément de ceux qui sont demandés à fret SNCF, relatifs notamment à l'organisation des trafics par les donneurs d'ordre ou au maintien de certaines gares bois avec l'appui des collectivités territoriales. Ce n'est qu'après une concertation avec les acteurs de la profession sur les flux transportés et sur le réseau optimal de gares bois à préserver que la SNCF sera en mesure de déterminer ses meilleures offres tarifaires. S'agissant des transports par voie routière, la loi d'orientation sur la forêt du 9 juillet 2001 a ouvert la possibilité d'une augmentation des tonnages pour le transport des bois ronds. Un décret en Conseil d'État a été publié le 30 avril 2003. Il permet notamment la circulation jusqu'à 52 tonnes pour des ensembles de véhicules à cinq essieux, jusqu'à 57 tonnes pour six essieux et jusqu'à 72 tonnes avec plus de sept essieux, sur des itinéraires arrêtés par les autorités publiques compétentes dans le département. Une circulaire d'application, en date du 19 juillet 2004, a été publiée par le ministère chargé des transports. Toutes les conditions sont aujourd'hui réunies pour que les concertations locales associant exploitants forestiers, professionnels du bois et gestionnaires des réseaux puissent déboucher sur la définition des itinéraires. Certains préfets de département ont déjà pris des arrêtés en ce sens. Par ailleurs, une disposition du projet de loi relatif au développement des territoires ruraux prévoit de prolonger pour une durée de trois années, soit jusqu'en 2009, le terme de validité de cette mesure. Cela permettra de mettre concrètement en place ces mesures et d'en faire un suivi pendant un laps de temps suffisant. Les tempêtes de 1999 ont montré que le transport était un élément essentiel pour la mobilisation des bois, et toutes les études soulignent le poids du coût des transports dans la formation du prix des produits finis. Les difficultés actuelles mettent en lumière la nécessité d'avoir une réflexion prospective sur l'organisation générale du transport de bois. Dans le cadre de l'élaboration du programme forestier national, le ministère de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et de la ruralité veillera particulièrement à la prise en compte de cet aspect.

Données clés

Auteur : [M. Yannick Favennec](#)

Circonscription : Mayenne (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 42984

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : agriculture, alimentation et pêche

Ministère attributaire : agriculture, alimentation et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 6 juillet 2004, page 5011

Réponse publiée le : 4 janvier 2005, page 54