



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question orale n° 218

## Texte de la question

M. Jean Proriol attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sur l'état des règles applicables aux transports de bois sur route. L'on connaît les difficultés rencontrées actuellement par l'ensemble de la profession des transports routiers ; la croissance du secteur (les prévisions pour 2010 tablent sur une augmentation de 50 % du transport de marchandises sur route), les difficultés de recrutement qu'elle implique, et surtout les incidences de la mondialisation qui font que le marché est tributaire des règles juridiques et sociales des pays voisins. Ces facteurs pèsent sur la survie des petites et, même dorénavant, des grandes entreprises de transport françaises. Or, s'agissant plus spécifiquement du transport de bois s'ajoute une réglementation fondée sur un respect et une protection de la voirie bien légitime, mais qui contraint fortement les entreprises et met en péril leur économie. Ce dossier comporte deux volets, celui relatif aux transports de bois ronds, les billons, et celui relatif aux transports de bois en grumes (les grands troncs non coupés pour les non spécialistes). En ce qui concerne le transport de bois ronds : les choses sont très claires. Lors de l'adoption de la loi d'orientation sur la forêt du 9 juillet 2001, l'article 17 est venu donner satisfaction aux transporteurs de bois ronds puisqu'il autorise pour une durée de 5 ans, le transport des dits bois sur des itinéraires identifiés avec un poids total roulant jusqu'à 52 tonnes pour des ensembles de véhicules à 5 essieux et jusqu'à 57 tonnes pour 6 essieux. Cet article répondait ainsi, tant aux souhaits de la profession en permettant un transport supérieur à 40 tonnes pour une garantie de rentabilité, qu'à l'intérêt général puisque le surplus de tonnage octroyé est raisonnable en terme de sécurité et que les itinéraires autorisés sont renvoyés aux « autorités publiques compétentes » sur le terrain. Cependant, la loi a nécessité un décret d'application : ce projet de décret a été présenté au Conseil d'État et a obtenu en décembre 2002 un avis favorable. Or, malgré cela, il n'est toujours pas publié. Le temps presse car l'autorisation de 5 ans, faute d'une prise de décision rapide par le gouvernement de la gauche plurielle, ne porte donc déjà plus que pour trois ans. En ce qui concerne le transport des bois en grumes, leur grande longueur les classe dans la catégorie des transports exceptionnels alors même par conséquent que le poids n'est donc pas le critère déterminant. Ainsi, si le dépassement de la longueur est bien autorisé, le dépassement d'un chargement de 40 tonnes lui ne concerne pas l'ensemble des transports de bois en grumes. Seule une augmentation à 44 et 48 tonnes est accordée pour 5 et 6 essieux. Une telle différence de traitement entre bois ronds et bois en grumes semble pour le moins injustifiée puisque le matériel utilisé pour le transport du bois en grume est identique à celui transportant le bois ronds, En d'autres termes, il lui demande où en est la mise en oeuvre du dispositif permettant l'augmentation du tonnage pour le transport de bois ronds et à quand une harmonisation entre transport de bois ronds et en grumes.

## Texte de la réponse

### RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DE BOIS SUR ROUTE

**M. le président. La parole est à M. Jean Proriol, pour exposer sa question n° 218, relative à la réglementation du transport de bois sur route.**

**M. Jean Proriol.** Je souhaite appeler l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sur les règles applicables aux transports de bois sur route. On connaît les difficultés rencontrées par l'ensemble de la profession des transports routiers : la croissance très forte du secteur, les difficultés de recrutement qu'elle implique et surtout les incidences de la mondialisation qui font que le marché est tributaire des règles juridiques et sociales des pays voisins : les charges y sont bien inférieures aux nôtres et nous souhaitons une harmonie le plus rapidement possible.

Ces facteurs menacent la survie des petites et même, dorénavant, des grandes entreprises de transport françaises.

Or, s'agissant plus spécifiquement du transport de bois, s'ajoute à ces difficultés une réglementation fondée sur un respect et un souci de protection de la voirie bien légitime, mais qui contraint fortement les entreprises et met en péril leur économie. Ce dossier comporte deux volets, celui relatif aux transports de bois ronds - les billons - et celui relatif aux transports de bois en grumes : les grands troncs non coupés, pour les non-spécialistes.

En ce qui concerne le transport de bois ronds, les choses sont très claires. Lors de l'adoption de la loi d'orientation sur la forêt du 9 juillet 2001, l'article 17 a donné satisfaction aux transporteurs de bois ronds puisqu'il autorise pour une durée de cinq ans le transport desdits bois sur des itinéraires identifiés avec un poids total roulant jusqu'à 52 tonnes pour des ensembles de véhicules à cinq essieux et jusqu'à 57 tonnes pour six essieux. Cet article répondait aux souhaits de la profession en permettant un transport supérieur à 40 tonnes pour une garantie de rentabilité, tout en respectant l'intérêt général puisque le surplus de tonnage octroyé est raisonnable en termes de sécurité et que la définition des itinéraires autorisés est renvoyée aux « autorités publiques compétentes » sur le terrain. Cependant, la loi a nécessité un décret d'application : ce projet de décret a été présenté au Conseil d'Etat et a obtenu en décembre 2002 un avis favorable. Or, il n'est toujours pas publié. Le temps presse car l'autorisation de cinq ans, faute d'une prise de décision rapide par le gouvernement de la gauche plurielle, ne porte donc déjà plus que sur trois ans.

En ce qui concerne le transport des bois en grumes, leur grande longueur les classe dans la catégorie des transports exceptionnels. Le poids n'est donc pas le critère déterminant. Ainsi, si le dépassement de la longueur normale est bien autorisé, le dépassement d'un chargement de 40 tonnes, lui, ne concerne pas l'ensemble des transports de bois en grumes. Seule une augmentation à 44 et 48 tonnes est accordée pour cinq et six essieux.

Une telle différence de traitement entre bois ronds et bois en grumes semble pour le moins injustifiée puisque le matériel utilisé pour le transport du bois en grumes est identique à celui servant au transport du bois rond. Je souhaiterais savoir où en est la mise en oeuvre du dispositif autorisant l'augmentation du tonnage pour le transport de bois ronds et quand une harmonisation entre transport de bois ronds et en grumes sera établie.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat au tourisme.

**M. Léon Bertrand, secrétaire d'Etat au tourisme.** Monsieur le député, la loi d'orientation sur la forêt du 9 juillet 2001 prévoit dans son article 17, pour une durée de cinq ans, le transport de bois ronds avec des véhicules dont le poids total roulant peut aller jusqu'à 50 tonnes ou 72 tonnes selon les itinéraires arrêtés par les autorités compétentes.

Un décret réglementant cette circulation par dérogation au code de la route et de façon temporaire a été établi en concertation avec les professionnels du transport du bois. Ce décret a reçu l'avis favorable du Conseil d'Etat ainsi que le visa de M. Bussereau. Il est actuellement en cours de signature et sera publié

prochainement. Les contraintes particulières qu'engendre la fréquence de ces transports sur les ouvrages d'art et sur les chaussées fait qu'une généralisation plus favorable ne peut être envisagée de façon permanente.

Par ailleurs, le transport de bois en grumes de grande longueur reste, quant à lui, soumis à la réglementation des transports exceptionnels qui prévoit la possibilité de convois allant jusqu'à 48 tonnes sur un itinéraire donné, sous réserve de l'obtention des autorisations correspondantes. Ce type particulier de transport n'a pas été intégré dans le cadre de l'application de la loi sur la forêt pour prendre en compte les dispositions européennes fixant les dimensions maximales en trafic national et international, et les poids maximaux autorisés en trafic international.

M. le président. La parole est à M. Jean Proriol.

M. Jean Proriol. Vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, confirmé à la représentation nationale que la signature du décret aurait lieu incessamment. Je vous en remercie.

Je constate par contre que, concernant le transport des bois en grumes, il n'y a pas d'avancée. Je le déplore et me réserve le soin de revenir sur cette question lors de l'examen du projet de loi sur le développement rural que prépare M. le ministre de l'agriculture.

En tout cas, j'invite M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, M. Bussereau, à travailler à l'harmonisation de la législation concernant ces deux types de transport : utilisant les mêmes véhicules et les mêmes itinéraires, ils devraient avoir les mêmes autorisations de tonnage.

#### Données clés

**Auteur :** [M. Jean Proriol](#)

**Circonscription :** Haute-Loire (2<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 218

**Rubrique :** Transports routiers

**Ministère interrogé :** transports et mer

**Ministère attributaire :** transports et mer

#### Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 17 mars 2003, page 1896

**Réponse publiée le :** 19 mars 2003, page 2117

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 17 mars 2003