



# Transporter le bois : tout un art

Entre contraintes réglementaires, coûts et difficultés techniques, le transport de bois représente un écueil que les acteurs, sur le terrain, prennent à bras le corps.

Alain Plasse, au volant de son grumier, s'apprête à descendre la petite route des Bottières (Beaujolais) avec une quarantaine de mètres cubes de douglas qu'il vient de charger. À peine 20 kilomètres séparent le pré où les grumes étaient entreposées et le client : la scierie Jacquet Frères à Chamelet. Une courte distance, qui est loin d'être le quotidien de ce chauffeur, habitué aux longs trajets. Ce soir, il sera en direction de Nice alors qu'hier il se situait aux alentours de Gap. En insérant sa carte dans le lecteur du camion, le chauffeur explique que : « les temps de conduite et de pause sont enregistrés, ainsi en cas de contrôle on peut vérifier que la réglementation est respectée. Ce camion n'est pas équipé d'un système qui calcule le poids du chargement, mais le prochain le sera ». Le nouveau camion sera aussi équipé d'une caméra qui lui permettra de visualiser la remorque. Ainsi il pourra mieux la diriger. Un ensemble forestier transportant des grumes mesure entre 18 et 20 mètres. Le contrôle de la remorque, lors de la sortie des chemins forestiers se fait depuis la cabine grâce à une pompe hydraulique qui émet une sonnerie stridente quand elle est en service. « On l'éteint dès qu'on est sur la route : on ne peut pas l'utiliser au-delà de 10 km/h ». La descente se fait en première, tout en douceur et en concentration.



Alain Plasse

Pendant 20 ans, ce quinquagénaire a transporté des animaux vivants : une autre vie. « On partait deux à trois semaines, je n'avais pas de vie. Aujourd'hui, je fais du transport de bois, ce qui est moins contraignant », même si les routes et les chemins forestiers demandent une grande dextérité.

Alain Plasse travaille depuis neuf ans chez Trans Azergues, une société de transport créée par l'ETF Augay Frères il y a vingt ans. « À l'époque, on bûcheronnait de plus en plus et on ne trouvait pas de transporteur pour évacuer les chantiers, nous avons donc créé Trans Azergues », explique Gérard Augay, dont le fils travaille dans la société de transport et l'épouse, qui est la gérante, s'occupe de la comptabilité. Aujourd'hui, Trans Azergues possède deux grumiers, un troisième viendra compléter le parc à la rentrée 2016. « Il faudrait les changer tous les 5 ans », poursuit l'exploitant. Soit un investissement de plus de 300 000 euros financé sur 5 ans. « Malgré un investissement très lourd pour une petite structure, les banques nous suivent », précise-t-il.

Il y a du travail, surtout dans le Beaujolais où, de l'avis de l'exploitant, « 80 % de ce qui sort du massif part à l'extérieur. Avant, on ne travaillait que pour des scieries locales, mais beaucoup ont fermé et des scieries plus importantes se sont installées plus loin : nous travaillons donc quotidiennement sur un rayon de 200 km : Rhône-Alpes, Bourgogne, Auvergne... Et même jusqu'à la Côte d'Azur. » N'y a-t-il pas d'autre solution que le camion pour ces grandes distances ? « La SNCF a fermé ses gares bois », regrette Gérard Augay, « alors qu'il serait intéressant pour nous de charger des grumes sur des wagons à Lamure-sur-Azergues, comme c'était le cas il y a une quinzaine d'années. Il existe également le transport fluvial qui se fait sur des péniches mais qui est plus utilisé pour le transport de billons. »

« Ce sont les grumes qui tiennent la remorque ! »

Alain s'arrête de temps en temps pour enlever un caillou qui risque d'abîmer les pneus, mis à rude épreuve avec le chargement. On imagine mal qu'il va pouvoir prendre ce virage en épingle à cheveux avec ses 20 mètres de longueur, mais le chauffeur est aguerri. Le virage se passe sans encombre. De même, un peu plus loin, il frôle un muret, sans le toucher.



Pour Gérard Augay, la desserte s'est bien améliorée dans le Beaujolais, mais de plus en plus de communes limitent les tonnages, « *c'est normal, les routes sont anciennes et les camions sont lourds. Il faut de plus en plus travailler en demi-charge pour sortir les grumes et on prend souvent en charge les dégâts occasionnés, après un état des lieux.* » Autant de temps passé en contact avec la mairie, mais « *c'est une bonne pratique : certains chemins voient passer beaucoup de camions et les communes manquent de moyens.* »

## Respecter la réglementation : un impératif

Gérard Augay est proche de la retraite et trouver des bûcherons est un véritable problème, « *mais tant que j'ai la santé, je reste !* » Il préside l'Association rhodanienne des entreprises forestières (ARDEF), créée en juillet 2015 pour faire le lien entre les propriétaires, les transporteurs, les exploitants, les élus et l'administration. « *Ça permet de créer un dialogue entre tous les intervenants, de faire connaître le travail des exploitants et des transporteurs aux élus, et de rappeler la réglementation à tous.* »

Alors qu'Alain Plasse décharge les grumes chez Jacquet, Gérard Augay salue son professionnalisme : « *c'est dur de trouver un bon chauffeur et c'est impératif qu'il respecte la réglementation. On ne peut pas se permettre d'être en infraction : c'est dangereux et cela fait perdre trop de temps. C'est un travail difficile et il n'y a pas de formation spécifique. Ils sont tous formés sur le terrain, après un stage qui valide la manipulation de la grue et le permis poids lourd. Alors que c'est un savoir !* »

## Une réglementation qui évolue

Arnaud Dumont est technicien forestier à Coforêt, dans le secteur de Renaison (42). Il se souvient de ce chantier qu'il a géré sur une commune des Monts de la Madeleine. La route que les véhicules devaient emprunter était limitée à huit tonnes, car il y avait un point sensible, une zone étroite entre deux maisons empêchant le passage des grumiers. « *Pour pouvoir accéder à ce chantier, nous avons été obligés de rédiger un courrier officiel à la mairie pour simplement avoir un droit de passage exceptionnel sachant que le camion devait simplement reculer jusqu'au chantier et ressortir par le même endroit, en évitant le point étroit.* » Selon lui, la réglementation a considérablement évolué ces

dernières années. Amené à gérer les différents prestataires sur une exploitation, il remarque que « *c'était complètement différent il y a vingt ans.* » Les chantiers forestiers doivent être déclarés en mairie. Les dépôts de bois sur le domaine public font désormais l'objet de déclarations auprès de la préfecture et ne sont plus faits à tort et à travers dans les fossés par exemple. Et cette évolution a naturellement un impact sur son approche commerciale. « *Tout dépend de la manière dont on négocie la vente des bois, si on vend les bois rendus à la scierie ou si on les vend bord de route.* » Dans le second cas, qui représente les deux tiers de ses ventes, il laisse la responsabilité du transport au scieur, « *mais dans le cas d'un chantier où il y a une limitation de tonnage, il va le gérer.* »

## Apparition des plateaux

Il travaille essentiellement avec trois transporteurs qui ont plusieurs camions. Il arrive que, ponctuellement, il fasse appel à d'autres chauffeurs de grumiers. « *Dans le transport du bois, il y a eu une évolution ces dernières années avec l'apparition des plateaux, soit une semi-remorque bâchée, basique, que l'on croise tous les jours sur les autoroutes ou les nationales.*

*L'avantage est le gain de poids parce qu'il n'y a pas de grue », ce qui représente 3 à 4*



Arnaud Dumont

tonnes. Les grumiers chargent et sortent le bois de la forêt vers une route principale et une place de dépôt, puis les plateaux, sans grue et équipés de ranchais (barres latérales encadrant les grumes), font les kilomètres suivants. « *Ces plateaux sont utilisés pour des transports de bois supérieurs à 200 kilomètres. Sur les distances inférieures à 100 kilomètres, le choix du grumier traditionnel, semi-remorque extensible ou camion-remorque reste avantageux. Même si nous mettons moins de bois sur un plateau que sur une remorque avec une grue, nous arrivons tout de même à minimiser les coûts en faisant rouler des camions moins chers à l'achat. On ne le faisait pas il y a dix ans.* » Un avantage pour le propriétaire forestier, reconnaît-il, car « *les difficultés que nous pouvons rencontrer pour exploiter une parcelle (abattage, débardage, transport) peuvent représenter un surcoût important (jusqu'à 30 %) sur le prix d'achat des bois au propriétaire.* »

## Mettre de l'huile dans les rouages

« *Mon travail, c'est de mettre de l'huile dans les rouages* », explique Antoine Bethenod, responsable des achats bois chez Bois du Dauphiné (BDD) au Cheylas (Isère). Pas question qu'un chantier d'exploitation soit bloqué pour cause de saturation d'une place de dépôt : il faut fluidifier. Le travail du transporteur est de dégager rapidement la place pour que le débardeur puisse travailler sans interruption.

Avec une formation forestière complétée par un BTS technico-commercial « *produits d'origine forestière* », Antoine Bethenod

travaille depuis six ans à Le Cheylas, après avoir été acheteur de bois dès la fin de ses études. Il occupe son poste depuis un an. « BDD, c'est 1 000 m<sup>3</sup> de grumes sciées par jour, soit 25 camions qui nous livrent des grumes issues de la région Rhône-Alpes et de ses départements limitrophes », précise le responsable. « Les sciages partent en majorité à l'extérieur de la région, dans toute la France, et en Italie, pays voisin ». La scierie travaille avec une dizaine de transporteurs réguliers, fidèles, avec qui une relation fondamentale de confiance s'est instaurée. Ce sont les chauffeurs qui font leur planning, à charge pour eux de remplir un objectif hebdomadaire fixé avec la scierie.

## Le poids, sujet de taille

Le transport est une des clés de la filière bois et un poste important pour le scieur : il représente environ un quart du coût de la matière : « le gain de poids est essentiel pour la compétitivité », rappelle Antoine Bethenod, saluant lui aussi l'arrivée des plateaux forestiers.

Avec un système de pesée à l'entrée de la scierie mis en place depuis huit ans, BDD a souhaité miser sur le respect de la réglementation. Le scieur ne paie plus les tonnes au-delà du poids autorisé légalement sur le camion. « On les accepte, pour ne pas pénaliser le vendeur, mais elles ne sont pas payées au transporteur. Le respect de la réglementation est un point important. Il arrive souvent qu'il y ait de petits dépassements, même si de plus en plus de camions sont équipés d'une pesée embarquée, devenue obligatoire pour les camions neufs. Ils étaient 20 % il y a deux ans, ils sont aujourd'hui 80 % et d'ici fin 2017, tous en seront équipés. Mais il faut être souple : même avec une pesée embarquée, il y a une marge d'erreur. » Souplesse et confiance, tels sont les maîtres mots de la relation du scieur avec ses transporteurs. « Ce sont de grands professionnels, forestiers avant d'être chauffeurs, j'insiste là dessus. »



Christel Leca - CRPF Rhône-Alpes

Antoine Bethenod

► Contacts : Gérard Augay : gerard.augay@wanadoo.fr  
Arnaud Dumont : adumont@coforet.com  
Antoine Bethenod : abethenod@bois-du-dauphine.fr

## TÉMOIGNAGE

### Un casse-tête pour les petites communes

Maurice Dessus est maire de Dornas, une commune de 268 habitants en Ardèche. Impossible pour lui de prendre en charge le coût d'entretien des voies communales endommagées par les grumiers, mais il ne veut pas non plus empêcher les forestiers de travailler. Une équation impossible ?

« Récemment, nous avons trouvé un compromis avec l'exploitant forestier Sebso, qui nous avait demandé l'autorisation d'emprunter une voie communale au-delà du poids (dix tonnes) et de la longueur (six mètres) fixés par arrêté municipal. J'ai d'abord refusé, puis ils ont insisté, alors je leur ai fait présenter le dossier devant le conseil municipal. Celui-ci a accepté, à condition que le transporteur mandate un huissier pour faire un état des lieux avant et après leur passage et prenne en charge les éventuelles dégradations.

Nous avons beaucoup de passages de grumiers sur cette route. Or, un kilomètre à refaire coûte 60 à 70 000 euros : on ne peut pas se le permettre. D'un autre côté, il faut que le bois sorte, c'est normal.

Dans nos régions, la desserte forestière ne débouche pas assez souvent sur des routes départementales, adaptées au passage des grumiers. Les forêts communales sont équipées, mais cela manque en forêt privée, hélas, et le conseil départemental ne subventionne plus la desserte.

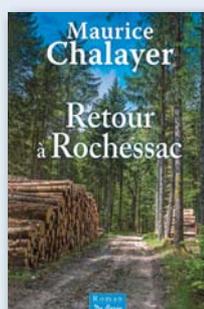
C'est intéressant que les transporteurs viennent nous voir et discutent avec nous, plutôt que de passer la nuit, en surcharge, incognito. On trouve toujours une solution en dialoguant, il faut encourager les transporteurs à respecter la réglementation et à contacter les communes en ce sens. »

Dossier réalisé par Christel Leca et Jean-Louis Rioual

### Retour à Rochessac

Septembre 2015 - Maurice Chalayer  
Éditions De Borée - 21 €  
Disponible en librairie ou sur [www.deboree.com](http://www.deboree.com)

Une saga familiale sur fonds de transmission et de modernisation de scierie. De retour d'Afrique, Antoine prend les rennes de la scierie ligérienne. Le monde bouge et il doit d'adapter. Maurice Chalayer, lui-même issu d'une famille de scieurs depuis cinq générations, sait de quoi il parle et nous fait partager ce monde, de la forêt à la scie et au négoce.



### Légendes d'arbres

Septembre 2015 - N. Kingsbury & A. Jones  
Éditions Delachaux & Niestlé - 42 €  
Disponible en librairie ou sur [www.delachauxetniestle.com](http://www.delachauxetniestle.com)

Cet ouvrage vous plongera dans l'histoire de 90 essences du monde entier, emblématiques d'un point de vue culturel, historique, mythologique ou économique. Il vous fera comprendre les arbres comme acteurs du réseau écologique naturel et protagonistes de l'histoire humaine, évoquant leur rôle dans la biodiversité ou leur intégration dans l'environnement urbain.

