



COMPTE RENDU CONFERENCE DE PRESSE DU JEUDI 12 NOVEMBRE 2015

La logistique fer : une solution durable pour approvisionner les industriels du bois

Le Groupe Coopération Forestière, les coopératives CFBL et UNISYLVA, la société de logistique EURORAIL et sa filiale régionale REGIORAIL avaient convié la presse à une **conférence de presse « La logistique fer : une solution durable pour approvisionner les industriels du bois »**, qui s'est tenue à la gare d'Issoire le jeudi 12 novembre 2015 à 10 h.

Depuis de nombreux mois, les coopératives forestières, la société EURORAIL ainsi que le client cherchaient à remettre en place une rotation de train depuis le Massif Central vers l'Italie du Nord. C'est aujourd'hui chose faite et le premier train a été chargé pour la région de Cunéo.

C'est une bonne nouvelle à la fois pour l'environnement et la sécurité routière, car chaque mois 30 000 kms parcourus en camions pourraient être évité rien que sur ce flux de bois vers la région de Turin.

Rappelons que la commercialisation de bois vers cette région demeure un débouché très intéressant pour les propriétaires forestiers et que la part du transport de bois par fer a malheureusement chuté de 20 à 2 % en 15 ans.

Vous trouverez ci-après un résumé des interventions :

- Intervention de Jean-Paul BARBE, EURORAIL et sa filiale REGIORAIL
- Intervention d'Alain PREVOSTO, Coopérative Forestière Bourgogne Limousin (CFBL)



**POUR PLUS DE
RENSEIGNEMENTS :**

Alain PREVOSTO
Directeur Commercial

06 86 17 81 96

alain.prevosto@cfbl.fr



JEAN-PAUL BARBE, EURORAIL ET SA FILIALE REGIORAIL

Nieten et Eurorail relancent les transports de bois par voie ferroviaire à destination de l'Italie

Depuis près de deux ans, les expéditions de bois par voie ferroviaire en Italie avaient totalement disparu. Frêt SNCF jugeait ces trafics peu rentables et a préféré privilégier des flux massifiés industriels en se recentrant sur un réseau restreint de triage.

Les exigences de Frêt SNCF pour continuer ces trafics que ce soit en termes de prix ou d'engagement de volume sur des durées parfois longues n'étaient plus adaptées aux capacités et besoins de ce marché et ont donc contraint les clients à abandonner le transport ferroviaire.

Le risque à terme était de voir disparaître des voies du réseau secondaire qui n'étant plus utilisées n'étaient plus entretenues avec pour conséquence directe de voir de plus en plus de camions sur nos routes.

Le partenariat monté par le logisticien Nieten, filiale de la DB, avec l'Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP), Régiorail, Filiale du logisticien Eurorail, a permis de trouver une solution aux attentes des coopératives qui soucieuses d'anticiper la montée des contraintes écologiques et énergétiques souhaitaient relancer le frêt ferroviaire pour leurs expéditions de bois. Régiorail est constituée de 5 OFP répartis sur le territoire national dont CFR basé à Cercy la Tour qui est l'OFP qui organisera les tractions au départ des régions Auvergne, Bourgogne et Rhône-Alpes. En ayant des coûts de structure adaptés aux réalités économiques de son territoire avec un personnel polyvalent, en étant en capacité de mutualiser certains flux et en combinant des chargements dans plusieurs gares, Régiorail a apporté la souplesse nécessaire tout en offrant des prix plus en adéquation avec la réalité économique de ce marché.

Il est prévu de réaliser un tonnage annuel d'environ 40.000 tonnes de bois de trituration réparties sur les régions Auvergne, Bourgogne et Rhône-Alpes. Ces volumes sont destinés à une Papeterie Italienne située au sud de Turin et qui produit 550.000 tonnes/an de papier.

Régiorail mettra chaque semaine les wagons fournis par Nieten à disposition des chargeurs suivant un programme de chargement concerté entre fournisseurs et clients. Ce programme en fonction d'aléas divers peut être modifié dans un délai assez court. Les wagons sont ensuite regroupés et acheminés jusqu'à la plate-forme d'Ambérieu où se fait l'échange wagons vides/wagons chargés avec Trenitalia (Chemins de Fer Italiens). Les wagons sont ensuite acheminés jusqu'à l'usine de Verzuolo.

Cette organisation maîtrisée par Nieten en partenariat avec Régiorail devrait donc permettre en redynamisant des territoires délaissés par la SNCF de redonner toute sa pertinence aux transports de bois par Chemins de Fer.

Pour plus de renseignements, contacter Jean-Paul BARBE : 06 40 52 05 33 - jpaul.barbe@orange.fr



ALAIN PREVOSTO, COOPERATIVE FORESTIERE BOURGOGNE LIMOUSIN (CFBL)

Aujourd'hui, le trafic ferroviaire pour le bois représente environ 2 % du volume exploité ce qui est négligeable. On était à plus de 20 %, il y a 15 ans.

+ Les atouts

- Un réseau ferré dense desservant assez bien les zones rurales
- Des gares bois bien réparties sur l'ensemble du territoire
- Du matériel adapté aux transports de bois rond
- Une massification des volumes (un train représente environ 1 000 tonnes de frêt)
- Des approvisionnements en continu

+ Les inconvénients

- Un coût global de transport renchéri par la rupture de charge (nécessité d'acheminement des bois par camion de la forêt à la gare)
- Des wagons optimisés en partie (retour à vide)
- Une pertinence économique dans un rayon minimum de 300 km et +
- Flux régulier à maintenir malgré les différentes contraintes économiques et climatiques
- Un nombre de clients restreints ayant la possibilité de recevoir des wagons directement en usine.

+ Un transport durable

- En termes de sécurité : un train complet correspond à 35 camions en moins sur les grands axes
- Une diminution du nombre de camions, donc moins de CO₂ rejeté dans l'atmosphère

+ Pourquoi CFBL a beaucoup œuvré pour le rétablissement de ce type de transport ?

- Les sociétaires de CFBL sont exclusivement des propriétaires forestiers.
- Leurs préoccupations sont multiples :
 - économiques : CFBL leur permet de valoriser au maximum leurs bois mis sur le marché,
 - et environnementales
- Le transport par fer répond complètement à leurs attentes.

On peut que se réjouir du redémarrage du transport par fer et on espère dans les prochaines années retrouver un volume transporté au moins équivalent à celui des années 2000.