



HAL
open science

Le rôle de la SNCF dans l'évacuation des chablis

R. Faivre

► **To cite this version:**

R. Faivre. Le rôle de la SNCF dans l'évacuation des chablis. *Revue forestière française*, 1987, 39 (4), pp.292-295. <10.4267/2042/25800>. <hal-03424883>

HAL Id: hal-03424883

<https://hal.science/hal-03424883v1>

Submitted on 10 Nov 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

LE RÔLE DE LA SNCF DANS L'ÉVACUATION DES CHABLIS

R. FAIVRE

Dans les jours qui ont suivi la tempête des 6 et 7 novembre 1982 et alors que le bilan définitif des dégâts n'était pas encore établi, des contacts étaient noués entre la Direction des Forêts et la Direction commerciale marchandises de la SNCF en vue d'apprécier le concours que la SNCF pouvait apporter à l'évacuation des bois abattus par le vent.

La SNCF, consciente des problèmes qui allaient se poser aux exploitants touchés par la catastrophe, avait immédiatement fait savoir qu'elle mettrait tout en œuvre pour faciliter le transport de ces bois en précisant notamment que :

- elle se proposait pour recenser ses disponibilités en terrains situés dans ses gares ou à proximité afin de les affecter au stockage des bois avant leur chargement sur wagons ;
- elle estimait pouvoir faire face à l'accroissement des besoins tant en matière de fourniture de wagons qu'au plan de l'acheminement avec la mise en place, si nécessaire, d'une organisation spécifique dans les régions concernées.

L'aspect tarifaire des transports était également abordé et la SNCF se déclarait prête à pratiquer une politique visant à permettre la création de nouveaux flux de trafic de bois en provenance des régions sinistrées.

Très rapidement, des relations s'établissaient d'une part, au niveau des régions entre les représentants de l'État, de la Profession et des directions régionales SNCF et d'autre part, localement entre les exploitants forestiers et leurs correspondants de la SNCF.

Les premières réunions, tenues dès la fin de novembre 1982, avaient fait apparaître le caractère urgent de l'évacuation des bois abattus et pour faciliter, en conséquence, la commercialisation des chablis, différentes mesures ont été prises par les pouvoirs publics : parmi elles, des dispositions pour aider les transports.

Les modalités d'octroi des aides ont été arrêtées par circulaire conjointe du ministère de l'Agriculture et du ministère des Transports, en date du 26 janvier 1983 et leur mise en œuvre en ce qui concerne les transports terrestres, actée par une Convention conclue le 4 février 1983 entre l'État et la SNCF.

Le rôle de la SNCF dans l'évacuation des chablis

*
**

L'intervention de la SNCF s'est, en fait, manifestée à travers deux sortes de dispositions concernant le niveau des tarifs applicables et l'organisation logistique des transports.

En ce qui concerne le premier point, pour les bois en grumes, les réductions accordées, en toute initiative, par la SNCF, augmentées de l'aide apportée par l'État, conduisaient à des diminutions du prix de transport normal ayant pu atteindre près de 50 %.

Il convient de souligner la simplicité du système pour les entreprises. Celles-ci n'avaient qu'à remplir une fiche d'agrément qu'elles pouvaient se procurer soit auprès des services de la Direction départementale de l'Agriculture, soit auprès des agences commerciales SNCF. En fait, la quasi-totalité des demandes a été déposée dans les agences de la SNCF, implantées à proximité des chargeurs, lesquelles pouvaient fournir également les renseignements utiles à la réalisation pratique des transports.

Les commissions administratives se réunissaient en principe tous les mois mais, surtout dans les premiers mois de fonctionnement, elles ont été amenées à se réunir plus fréquemment pour pouvoir répondre rapidement aux demandes d'aides. Dès que les dossiers avaient été examinés et approuvés, la SNCF appliquait d'office les prix de transport réduits.

Pour les bois de trituration, les aides au transport, fixées cas par cas, étaient du ressort d'une commission nationale compte tenu des particularités du marché (vente des bois « départ » dans le cas d'achat par les usines utilisatrices françaises, marchés à l'exportation), et tenaient compte :

- soit du surcoût occasionné à l'usine réceptionnaire par des achats dans des zones plus éloignées que celles de ses approvisionnements habituels ;
- soit, pour les envois à l'exportation, du prix de transport acceptable pour permettre la vente des bois.

Ces aides ont été accordées :

- aux usines utilisatrices françaises qui avaient accepté de « gonfler » leur parc à bois par approvisionnements supplémentaires de chablis ;
- à des exportateurs sur l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie et la Finlande (via La Rochelle-Pallice).

La majorité des envois sur l'étranger a été réalisée en trains entiers. Les wagons étaient chargés dans plusieurs gares puis dirigés sur une gare de regroupement située à proximité de la zone de ramassage afin d'être acheminés ensemble sur la majorité du parcours. Les gains de productivité occasionnés par cette technique ont entièrement bénéficié aux chargeurs, la réduction de la SNCF pouvant atteindre, dans certains cas, 25 % du prix de transport normal.

*
**

Outre sa participation dans la définition de l'offre tarifaire, la SNCF s'est également souciée, dès le début de l'opération « chablis » des conditions de réalisation des transports.

Ainsi qu'elle l'avait proposé à la Direction des Forêts, elle a procédé à l'inventaire de ses terrains disponibles et a pu offrir aux exploitants, pour des sommes symboliques, 250 000 m² d'aires de stockages.

Ces terrains ont d'ailleurs été appréciés par les exploitants forestiers qui pouvaient y déposer leurs bois en attente de la réalisation des envois qu'ils faisaient alors en fonction de leur

R. FAIVRE

organisation. Ils ont également facilité, dans une large mesure, la constitution des trains entiers dans des conditions économiques, en permettant de charger rapidement les wagons, donc de supprimer les coûteuses immobilisations de matériel.

Un autre problème délicat était la disponibilité de matériel adapté et la réalisation technique de bons chargements.

Pendant cette période, la SNCF a privilégié les régions sinistrées dans l'attribution de son matériel. Elle a pu ainsi fournir, non seulement, des wagons classiques de types wagons plats, wagons tombereaux, mais aussi des wagons spécialisés : wagons R58 à ranchers (à l'époque codifiés R73) pour les bois de trituration coupés à 2 mètres, wagons R56 à ranchers lourds pour les grumes.

Pour permettre aux utilisateurs de parvenir à de bons chargements, des réunions d'information et de présentation du matériel ont été organisées dans certaines gares. En outre, les conseillers chargements de la SNCF se sont mis à la disposition des entreprises pour les aider, à cette fin, dans le choix du matériel. Ainsi, avec un trafic considérablement accru et effectué, dans de nombreux cas, par des chargeurs n'ayant pas l'habitude du wagon, les transports correspondants ont-ils pu être réalisés dans les meilleures conditions de sécurité.

La SNCF a également porté ses efforts sur l'aménagement des gares qui devaient connaître, dans les régions concernées, une activité supplémentaire.

C'est ainsi que la SNCF a été amenée à remettre en fonctionnement les ponts-basculés ou à procéder à la réfection des cours marchandises pour en faciliter l'accès aux camions apportant les bois en gare.

Quant à l'acheminement des wagons qui pouvait poser problème, essentiellement sur les sections de lignes précédant la ligne principale, les Divisions régionales du Transport de la SNCF ont dû, pour faire face à l'accroissement du trafic, modifier l'organisation existante, adaptée à un trafic habituel et renforcer le nombre des dessertes.

Cela étant, l'action de la SNCF n'a pas concerné que l'aspect ferroviaire des transports. Une approche logistique complète a été nécessaire car certaines entreprises, et cela a été notamment le cas pour les acheteurs étrangers, éprouaient des difficultés à mener le bois jusqu'aux gares. En liaison avec sa filiale SCETA, la SNCF a offert d'enlever les bois placés bord de route, après reconnaissance des lots. De petits services en petits services, la SNCF a même été conduite à faire de la reconnaissance sur coupe, de l'enlèvement « bord de chemin » et de l'encaissement de chéquès.

Enfin, une autre forme de l'aide qui a pu être donnée par la SNCF dans l'opération « chablis », peut-être moins technique mais faite de contacts humains, s'est concrétisée dans l'intervention des services commerciaux locaux.

L'exercice de leur tâche dans les commissions d'attribution des aides, évoquées plus haut, les a conduit à entretenir des relations étroites avec les exploitants, les acheteurs de bois et les autres organismes officiels et ils se sont trouvés naturellement associés à de nombreuses réunions regroupant les représentants des pouvoirs publics et les professionnels du bois.

Leur expérience leur a d'abord permis de conseiller certains petits exploitants qui cherchaient à évacuer leurs chablis ; mais par ailleurs, les nombreux contacts qu'ils entretenaient avec les acheteurs étrangers auxquels ils fournissaient des renseignements sur les prix de transport applicables au départ de tel ou tel massif, leur permettaient de mettre en relation ces importateurs avec des exploitants qui cherchaient des débouchés.

Le rôle de la SNCF dans l'évacuation des chablis

*
**

Au total, la SNCF aura eu à transporter, de février 1983 à décembre 1984, 792 000 t de chablis se répartissant en 437 000 t de bois en grumes et 335 000 t de bois de trituration ; l'évacuation des chablis aura été pour elle une opération exceptionnelle qui s'est déroulée dans un esprit remarquable de coopération et cette expérience a encore des prolongements.

Depuis 1984, la SNCF a créé des gares-bois qui disposent d'équipements destinés à faciliter les transports par wagon : Ussel, Meymac, Bourgneuf, Eymoutiers... pour ne citer que celles du Limousin.

Les transports par trains entiers, aux conditions de productivité plus avantageuses, se sont intensifiés et la recherche d'autres formules se poursuit.

Surtout, les responsables des agences commerciales de la SNCF concernées, dotées maintenant d'une expérience encore plus solide dans le domaine des bois, sont bien demeurés à l'écoute des chargeurs et à leur disposition pour étudier tous leurs problèmes de transport afin de leur permettre, tant dans le cadre d'une exploitation normale que dans celui de circonstances exceptionnelles, de valoriser au mieux le fruit de leurs investissements et de leur travail.

R. FAIVRE
SNCF
Direction commerciale Marchandises
10, place de Budapest
75436 PARIS CÉDEX 09