



## **Des marchés extérieurs à conquérir : l'exemple de l'Aquitaine.**

Yves Lesgourgues

### **► To cite this version:**

Yves Lesgourgues. Des marchés extérieurs à conquérir : l'exemple de l'Aquitaine.. Revue forestière française, 2002, 54 (sp), pp.155-163. <10.4267/2042/4995>. <hal-03449393>

**HAL Id: hal-03449393**

**<https://hal.science/hal-03449393v1>**

Submitted on 25 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



## **AVERTISSEMENT**

Cet article comporte une illustration, avec fonds cartographiques SCAN 25® ou BD CARTO® provenant de l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN).

L'autorisation de reproduction en ligne de cette illustration a été accordée à la *Revue forestière française* (numéro 70 13033, IGN Paris 2013).

Il est strictement interdit de reproduire cette illustration sous quelle que forme que ce soit sans l'autorisation expresse de l'IGN.

AgroParisTech Nancy

## DES MARCHÉS EXTÉRIEURS À CONQUÉRIR : L'EXEMPLE DE L'AQUITAINE

YVES LESGOURGUES

La tempête du 27 décembre 1999 restera, avec les grands incendies de la période 1945-1949, comme un événement majeur de l'histoire de la forêt d'Aquitaine.

### LES DÉGÂTS

Le travail interprofessionnel engagé dès la première semaine de janvier 2000, complété par les évaluations des Directions départementales de l'Agriculture et de la Forêt, allait aboutir dès la mi-février à une première estimation des dégâts "à dire d'expert" de 27,7 millions de m<sup>3</sup> de chablis dont 25 millions de m<sup>3</sup> de Pin maritime.

Le travail d'analyse satellitale (Landsat) conduit en parallèle par l'Inventaire forestier national allait confirmer l'existence de zones dites "ultra-sinistrées" sur le Médoc, le Nord-Gironde et certaines parties de la Dordogne.

Par la suite, l'IFN, qui bénéficiait de "passages inventaires" en 1998 et 1999 sur les départements des Landes et de la Gironde, allait affiner ses estimations pour aboutir vers le milieu de l'année 2001 à un point très précis des volumes de chablis abattus par la tempête. Les dégâts globalisés se chiffrent en réalité à 28,2 millions de m<sup>3</sup> en résineux (Pin maritime) et 4,6 millions de m<sup>3</sup> en feuillus, ces derniers essentiellement en Dordogne.

TABLEAU I Volume des chablis en Aquitaine (en millions de m<sup>3</sup>)

Essences	Aquitaine	Gironde	Landes	Lot-et-Garonne	Dordogne
Pin maritime . . . . .	27,5	19,5	5,2	0,9	1,9
Autres résineux . . . . .	0,7	0	0	0	0,7
Total résineux . . . . .	28,2	19,5	5,2	0,9	2,6
Total feuillus . . . . .	4,6	1,3	0,1	0,1	3,1
Total général . . . . .	32,8	20,8	5,3	1	5,7
Taux de destruction . . . . .		32,2 %	6,4 %	5,2 %	10,7 %
Nombre de récoltes annuelles . . . . .		6 années	1 année	11 mois	4,5 années

Il faut souligner l'impact de la tempête sur le département de la Gironde où 37 % du volume de la futaie régulière de Pin maritime ont été abattus, avec une concentration extraordinaire des dégâts sur le Médoc (8 à 10 millions de m<sup>3</sup> selon la frontière géographique que l'on adopte).

## PREMIÈRES RÉFLEXIONS - PREMIÈRES DÉCISIONS

Dès les premiers jours de la crise, l'interprofession d'Aquitaine (Conseil interprofessionnel des Bois d'Aquitaine - CIBA) s'est posée comme un interlocuteur crédible des pouvoirs publics et des collectivités locales en mettant en place un groupe de travail chargé d'examiner la situation de façon hebdomadaire, mais aussi de réfléchir à des propositions visant à améliorer le traitement de la crise.

Le 9 février 2000, le CIBA rendait public un "Plan d'urgence pour la forêt d'Aquitaine" qui proposait de nombreuses mesures pour accélérer la sortie des chablis et fixait un calendrier ambitieux pour l'évacuation des bois (objectif : 80 % des bois enlevés au 31 décembre 2001).

Les axes de travail préconisés par le CIBA se déclinaient de la sorte :

- augmenter les moyens de mobilisation des bois,
- accélérer les cadences des scieries et stocker des sciages,
- stocker des grumes d'œuvre et des rondins de trituration,
- exporter des grumes de sciage et des rondins de trituration.

Au sein de l'Interprofession, cette dernière recommandation touchant à la nécessité d'exporter des bois bruts avait fait quelque peu débat dans la mesure où les approvisionnements des industries locales tout au long de l'année 1999 avaient été très tendus. À la veille de la tempête, les scieurs aquitains étudiaient diverses modalités de manifestation pour attirer l'attention sur le danger des achats directs espagnols de bois sur pied, dans des conditions jugées peu équitables sur le plan des charges pesant sur les entreprises. En 1999, on avait comptabilisé 400 000 m<sup>3</sup> de grumes exportées vers l'Espagne pour une récolte régionale de l'ordre de 8,5 millions de m<sup>3</sup>.

Néanmoins, sur la foi des premières estimations qui indiquaient des volumes de bois renversés "historiques", les industriels du massif landais allaient s'associer à la volonté des sylviculteurs d'afficher la nécessité urgente de se tourner vers l'exportation de grumes.

## LES DÉMARCHES DE PROSPECTION

Pour l'ensemble des opérateurs, il était clair que le plan gouvernemental du 11 janvier 2000 se devait d'être complété par un dispositif d'aide susceptible de limiter l'impact négatif des distances de transport, qu'il s'agisse d'export terrestre, fluvial ou maritime.

La lettre du ministre de l'Agriculture en date du 11 février 2000 allait combler une attente très forte au sein des diverses professions de la filière. Elle définissait une série d'aides au transport routier, ferroviaire et maritime en fonction de la distance<sup>(1)</sup>.

Dès le 1<sup>er</sup> février, le CIBA prenait l'initiative de réunir pour la première fois tous les exportateurs potentiels aquitains afin d'envisager si un minimum de dispositions communes pouvaient être prises dans le cadre d'exportations maritimes. En effet, devant le désastre médocain, tout le monde réfléchissait à l'utilisation de l'atout portuaire pour évacuer le maximum par voie maritime.

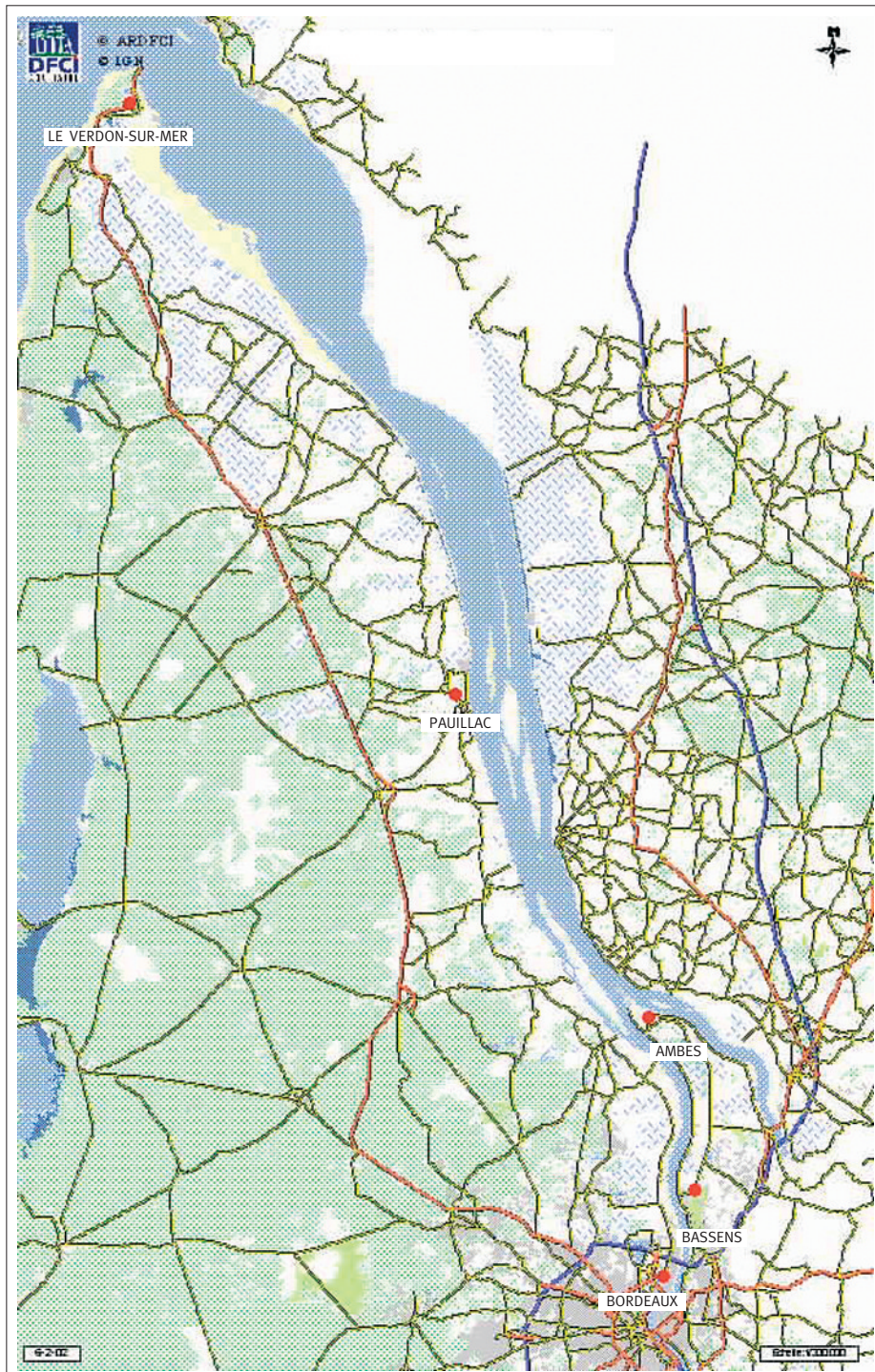
Les conclusions de cette réunion, au cours de laquelle certains rappelèrent les difficultés de 1985 (export de bois gelés), soulignaient la nécessité de faire pression sur le port autonome de Bordeaux pour qu'il améliore au plus tôt les capacités de chargements des trois ports utilisables que sont Bassens (le mieux équipé mais sur la rive droite de la Garonne), Pauillac et Le Verdon.

(1) 100 à 200 km : 20 F/tonne ; 200 à 300 km : 40 F/tonne ; plus de 300 km : 50 F/tonne.



FIGURE 1

LOCALISATION DES PORTS



© IGN - Paris 2003  
Autorisation n° 2203002  
Extraits de la base de données IGN BD CARTO® (convention IGN/ARD FCI n° 7643)

Dans le même temps, de nombreuses délégations, missions plus ou moins officielles, opérateurs étrangers, intermédiaires de tout poil, sillonnaient les zones sinistrées en multipliant les offres verbales, le tout entraînant rapidement une grande confusion.

Organisés autour d'un "comité tempête" appuyé par le Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest et le CRPF d'Aquitaine, les sylviculteurs médocains ne surent bientôt plus s'ils devaient se résigner à voir leurs bois séjourner de longs mois en forêt ou s'ils pouvaient entretenir l'espoir d'une activité débordante sur les ports du Verdon et de Pauillac vers des destinations toujours plus exotiques...

Les premières discussions avec le Port autonome de Bordeaux (PAB) firent retomber l'enthousiasme naissant, aucun équipement structurant n'étant envisagé tant que les opérateurs ne pourraient exciper de quantités significatives faisant l'objet de contrats en bonne et due forme.

Dès le 3 février, le CIBA, ayant consulté les exportateurs aquitains, adresse une lettre au Port autonome de Bordeaux, lui indiquant qu'il est envisagé d'exporter 500 000 tonnes par voie maritime en 2000 et que « *l'unanimité s'est faite pour souhaiter mener des opérations depuis Le Verdon et accessoirement Pauillac* ».

Cette démarche, pourtant exemplaire, ne modifia en rien les positions du PAB qui ne cachait pas en privé qu'il ne consentirait pas d'investissement onéreux pour un trafic qui durerait deux ans au maximum.

Affrontés à la complexité portuaire française, mais aussi à des cotations rendues anormalement basses par les interférences multiples observées sur les marchés export, quelques opérateurs bénéficiant d'un savoir-faire reconnu en la matière (Bordeaux Atlantique Bois, SMURFIT, etc.) renoncèrent assez rapidement, alors que d'autres (Coopérative agricole et forestière du Sud-Atlantique, COFOGAR, Séguin, Caisse des Dépôts et Consignations - ARBOR) s'efforcèrent de contourner les nombreux obstacles rencontrés pour tenter la sortie par voie maritime. Il fallut néanmoins attendre la fin juillet 2000 pour voir le premier bateau de 3 000 tonnes quitter le port du Verdon.

Pour le reste, les limites du transport par la voie ferroviaire furent vite décelées lorsque l'on comprit que l'essentiel du courant d'exportation se ferait en direction de l'Espagne, ce qui nécessiterait pour tous les trains de bois une rupture de charge à la frontière afin de s'adapter aux écartements de rails espagnols... différents de ceux de la SNCF, illustration des progrès qu'il reste à réaliser pour aller vers l'Europe ferroviaire. Ainsi, malgré des efforts réels d'équipement de nouvelles gares à bois, la saturation des exportations par rail fut quasi immédiate.

Au bout de quelques mois, il apparut clairement que la voie routière resterait la voie privilégiée pour l'export de grumes en direction de l'Espagne, voire du Portugal.

Face aux difficultés rencontrées pour négocier les fameux marchés export, le CIBA proposa aux entreprises de s'appuyer sur un dossier de communication trilingue qui présentait l'offre chablis de l'Aquitaine avec les diverses possibilités d'acheminement des bois (maritime, ferroviaire, routière) et les principaux contacts.

Ce document fut également largement diffusé en direction des divers postes d'expansion économique et dans les grands salons de la filière en France et à l'étranger, sans qu'on puisse très exactement mesurer son impact réel.

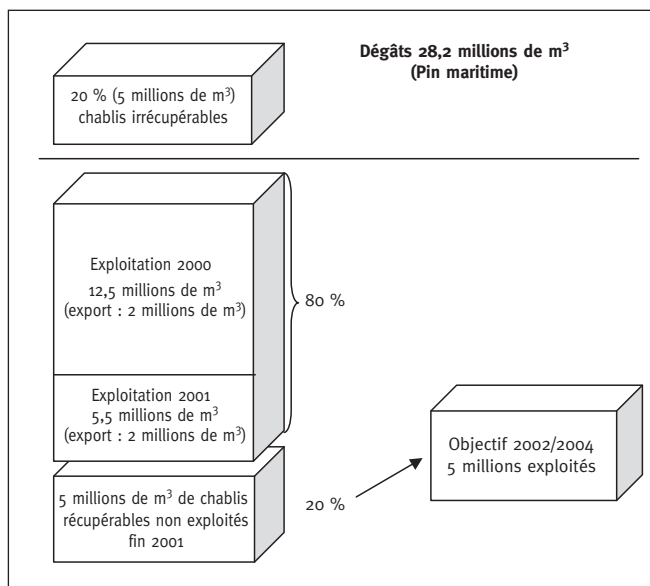
## LES RÉSULTATS À FIN 2001

Si on tient compte des 20 % de volume de chablis considérés depuis le début comme non récupérables, on peut constater que le CIBA, à la fin 2001, a globalement atteint son objectif et ce malgré les sceptiques de tout bord <sup>(2)</sup>.

Néanmoins, les problèmes du Médoc, Nord-Gironde et Dordogne ne sont en rien résolus puisque les chablis résiduels y sont concentrés, et que l'arrêt du dispositif d'aide au transport au 31 décembre 2001 complique un peu plus la situation.

Pour ce qui concerne l'export, on estime à 4 millions de m<sup>3</sup> les volumes exportés, 2 millions en 2000 et 2 millions en 2001.

**FIGURE 2**  
**ANALYSE DES VOLUMES RÉSINEUX**  
**EXPLOITÉS** (source CIBA)



### Exportation maritime

Les statistiques du Port de Bordeaux permettent de dénombrer 138 bateaux chargés en 2000 pour un tonnage exporté de 412 239 tonnes et 135 en 2001 pour 408 220 tonnes <sup>(3)</sup>.

**TABEAU II** **Exportation de bois de tempête en 2000** (source PAB)

Zone portuaire	Nombre de navires	Pays de destination	Tonnage
Bassens .....	52	Espagne	155 714
Bassens .....	53	Portugal	153 774
Bassens .....	4	Maroc	6 490
Bassens .....	1	Inde	4 785
Bassens .....	1	Suède	2 216
Bassens .....	5	Divers	11 679
Pauillac .....	9	Espagne	27 228
Le Verdon .....	4	Espagne	10 325
Le Verdon .....	8	Portugal	16 978
Le Verdon .....	1	Inde	23 050
<b>TOTAL .....</b>	<b>138</b>		<b>412 239</b>

(2) À la fin 2002, on estime que près de 20 millions de m<sup>3</sup> de Pin maritime "chablis" ont été exploités.

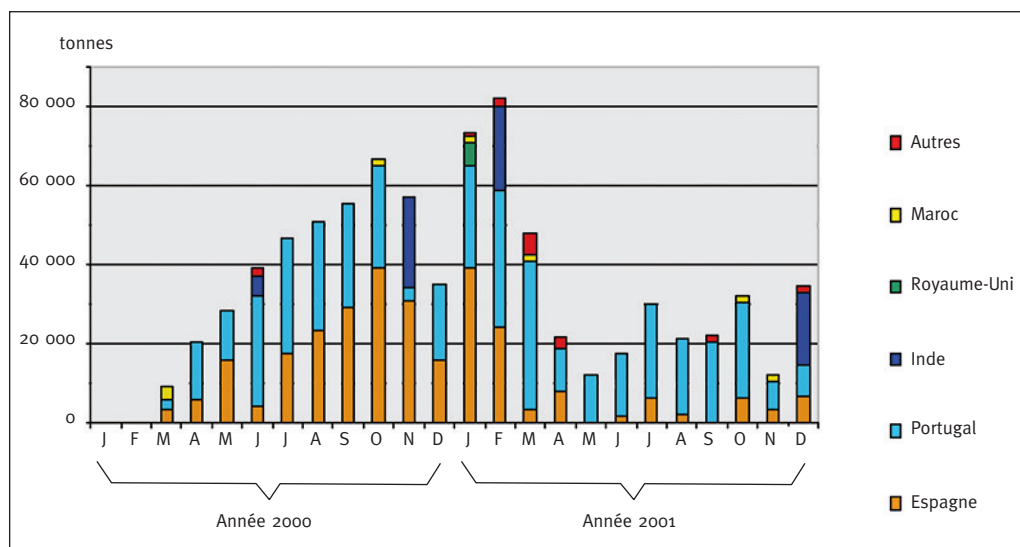
(3) Pour comparer avec les volumes cités précédemment, on pourra utiliser la correspondance approximative : 1 tonne = 1,11 m<sup>3</sup>.

**TABEAU III** Exportation de bois de tempête en 2001 (source PAB)

Zone portuaire	Nombre de navires	Pays de destination	Tonnage
Bassens . . . . .	28	Espagne	87 730
Bassens . . . . .	63	Portugal	201 864
Bassens . . . . .	1	Inde	18 546
Bassens . . . . .	4	Maroc	6 850
Bassens . . . . .	4	Inconnue	7 400
Pauillac . . . . .	1	Espagne	5 600
Le Verdon . . . . .	3	Espagne	9 312
Le Verdon . . . . .	11	Portugal	37 287
Le Verdon . . . . .	1	Inde	21 464
Le Verdon . . . . .	2	Grande-Bretagne	5 548
Le Verdon . . . . .	1	Israël	5 109
Le Verdon . . . . .	1	Inconnue	1 510
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>135</b>		<b>408 220</b>

En tenant compte de quelque 25 000 tonnes exportées par le port charentais de Rochefort, on atteint un total de l'ordre de 850 000 tonnes exportées par bateaux essentiellement vers l'Espagne et le Portugal. Le port le plus utilisé aura été celui de Bassens et l'opérateur le plus concerné la CAFSA (Coopérative agricole et forestière Sud-Atlantique) qui aura réalisé à elle seule la moitié du tonnage.

**FIGURE 3** VOLUMES DE GRUMES EXPORTÉS  
DEPUIS LES PORTS DE BASSENS, LE VERDON ET PAUILLAC  
Source : Port autonome de Bordeaux







Chargement de chablis d'Aquitaine pour l'export vers l'Inde en 2001  
Photos Hélène HUSSON - Sarl Feuilles à Feuilles

### Exportation ferroviaire

La SNCF aura équipé en Aquitaine 11 nouvelles gares à bois et expédié par rail environ 250 000 tonnes vers l'Espagne en 2000 et 150 000 tonnes en 2001. Les opérateurs principaux sont : BAB (Bordeaux Atlantique Bois), CAFSA (Coopérative agricole et forestière du Sud-Atlantique) et Hendaye-Manutention.

Il faut noter que certains exportateurs, après avoir acheminé les chablis vers la frontière par la route, ont utilisé des plates-formes de transbordement en Espagne pour charger des trains.

### Exportation routière

C'est finalement la route qui aura permis d'évacuer les plus grands volumes de chablis, là encore vers l'Espagne et le Portugal. Le transit de plus de 1,3 million de m<sup>3</sup> par an par camions grumiers sur un axe Le Verdon - Hendaye et au-delà s'est traduit par une circulation de plus de 100 000 camions sur le grand axe Nord-Sud de l'autoroute A63.

On a pu s'apercevoir à cette occasion que les grumes pouvaient circuler sur de très longues distances (Galice, Burgos, Teruel, Lisbonne...) et que les moyens de transport étaient remontés lentement des Landes vers le Médoc.

À la fin de 2001, les aides au transport payées en Aquitaine s'élevaient à plus de 25 millions d'euros versées à plus de 250 opérateurs pour un tonnage transporté de 4 863 000 tonnes.

**TABLEAU IV** Destinations des bois dans la zone ibérique

Catégorie	Zone	Mode d'acheminement	Principaux utilisateurs
Bois d'industrie	Galice/Nord Portugal	Bateau + Train	Groupe Finsa (panneaux) Groupe Sonae (panneaux)
	Teruel	Train + Camion	Groupe Finsa (panneaux) Turodense de tableros
	Pays Basque (Euskadi)	Camion	Groupe Smurfit Durango (papier) Papelera Navarra (pâte chimique) Zubihalde (pâte mécanique)
Bois d'œuvre	Galice/Nord Portugal	Bateau + Train + Camion	Groupe Finsa, scieries diverses
	Pays Basque (Euskadi)	Camion	Nombreux scieurs (bois de construction, emballage)
	Zones Burgos/Soria Ségovie Valence	Camion	Divers scieurs

## CONCLUSIONS

L'analyse sommaire des volumes exportés laisse à penser que l'Aquitaine s'est relativement distinguée dans les opérations d'exportation de bois chablis. En effet, les prévisions du "plan d'urgence" ont été largement dépassées, ce qui compense l'échec relatif des opérations de stockage.

Néanmoins, les opérateurs, mais aussi les sylviculteurs, déplorent fortement les multiples dysfonctionnements constatés ayant minoré la performance globale.

On peut penser qu'un équipement portuaire approprié installé au début de la crise aurait permis de nourrir un courant continu d'exportation à longue distance (Inde, Chine, Turquie, etc.) permettant de générer de gros volumes, tant il est vrai que les moyens d'exploitation n'ont jamais constitué un facteur limitant tout au long de la crise.

On doit regretter l'absence de cohérence entre les réseaux ferrés français et espagnols qui aura également pénalisé l'export par voie ferroviaire.

Enfin, peut-être que le Médoc, le Nord-Gironde et la Dordogne se seraient trouvés moins isolés si l'aide au transport avait été plus adaptée aux longues distances (pas de différence dans la prime quelle que soit la distance au-delà de 300 km).

Ces commentaires *a posteriori* ne doivent pas nous dispenser de saluer les efforts souvent méritoires faits par tous les opérateurs dans un contexte historiquement difficile dont on souhaite qu'il ne se reproduise pas de sitôt.

Il est trop tôt pour mesurer l'impact réel des exportations réalisées sur la péninsule ibérique. On sait déjà que l'une des premières conséquences de ce flux important aura conduit, en Espagne, à une baisse significative du prix du bois d'œuvre résineux, en particulier du Pin radiata.

Tout laisse croire que les industriels espagnols, structurellement inquiets pour leurs approvisionnements, continueront d'une manière ou d'une autre à s'intéresser à la ressource du massif

landais, soit en continuant à prélever des bois sur le département des Landes, soit en investissant directement dans des outils industriels en Aquitaine.

Ainsi, l'événement majeur qu'a été la tempête de 1999 aura eu pour conséquence de donner un début de contenu à l'anticipation chère à l'Union des Sylviculteurs du Sud de l'Europe (USSE) : « *un marché unifié des bois de Bordeaux à Porto* ».

Yves LESGOURGUES  
Directeur du  
CENTRE RÉGIONAL  
DE LA PROPRIÉTÉ FORESTIÈRE D'AQUITAINE  
Maison de la Forêt  
6, Parvis des Chartrons  
F-33075 BORDEAUX CEDEX  
(y.lesgourgues@crpfaquitaine.fr)

---

#### DES MARCHÉS EXTÉRIEURS À CONQUÉRIR : L'EXEMPLE DE L'AQUITAINE (Résumé)

Les forêts d'Aquitaine ont été fortement touchées par la tempête du 27 décembre 1999 : plus de 32 millions de m<sup>3</sup> abattus sur la région, dont 28 millions de m<sup>3</sup> de Pin maritime.

L'évacuation des chablis a fait l'objet de nombreuses initiatives coordonnées le plus souvent par le Conseil interprofessionnel des Bois d'Aquitaine (CIBA).

La situation géographique du Médoc (10 millions de m<sup>3</sup> de chablis) pouvait laisser croire que l'exportation par voie maritime serait la solution la plus adéquate pour traiter le problème. En réalité, le sous-équipement portuaire, les réticences observées à l'investissement nécessaire, la faible solidarité des opérateurs, ont entraîné des difficultés nombreuses limitant les tonnages exportés par bateau.

En définitive, la majorité des volumes exportés (2 millions de m<sup>3</sup> en 2000, 2 millions de m<sup>3</sup> en 2001) l'a été par la voie routière, principalement sur l'Espagne et le Portugal.

Aujourd'hui, un courant d'approvisionnement durable s'est installé de la péninsule ibérique vers l'Aquitaine, de nature à modifier les équilibres économiques antérieurs.

#### CONQUERING FOREIGN MARKETS – THE EXAMPLE OF AQUITAINE (Abstract)

The Aquitaine woodland was severely damaged during the storm on the 27th of December 1999. Of the 32 millions cubic metres of windthrows in the region, 28 million were maritime pine.

Many initiatives were taken to dispose of the windthrows, most of which were coordinated by the CIBA (Interprofessional Council for Aquitaine Wood).

Considering the geographical location, shipping would be appear to be the obvious route for export. In actual fact, difficulties arising from inadequate port facilities and reluctance to make the necessary investments, together with the unwillingness of the various operators to cooperate, extensively limited the amount of tonnage exported by ship.

In the end, most of the amounts exported (2 million cubic metres in 2000, 2 millions cubic metres in 2001) were dispatched by road, mostly to Spain and Portugal.

Today, a long term supply flow between the Iberian Peninsula and Aquitaine has become established which is liable to alter previous economic balances.

---