

- La situation des ports à bois en France, témoignages :
  - Bordeaux
  - Caen
  - Fecamp
  - Haropa
  - La Rochelle
  - Nantes
  - Rocheport



## La situation des ports à bois en France

Les questions de logistique prenant une part de plus en plus importante dans l'activité des entreprises du commerce du bois, Commerce international du bois a donné la parole aux partenaires portuaires de LCB pour un regard sur leur activité passée et à venir. 4 thèmes leur ont été proposés : leur bilan en termes de flux bois ; leurs principales évolutions logistiques ; leur vision de la concurrence entre modes de transport (mer/fer/route) ; l'impact des réglementations (phytosanitaires, RBUE...) sur leur activité et celle des opérateurs portuaires. Témoignages.

### Port de BORDEAUX



Monsieur MASSON  
Directeur Général  
et Président  
du Directoire du  
Grand Port Maritime  
de Bordeaux

#### 1) Quel est votre bilan 2015 en termes de flux bois et vos perspectives 2016 (import / export)?

En 2015, à l'importation le trafic maritime de la filière bois est stabilisé. Pour les opérateurs présents sur la zone portuaire de Bassens le bilan est positif par rapport à 2014, tous modes de pré et post-acheminement confondus. A l'export, sur les 2 dernières années nous avons constaté une évolution encourageante et régulière des volumes en conteneurs. Cette évolution devient significative en 2015 et nous prévoyons une croissance à 2 chiffres en 2016. C'est ambitieux mais nous pouvons y arriver en améliorant la qualité

de service aux navires qui est un facteur de réussite pour ce type de produit. Cela permettrait de nous développer fortement, c'est d'ailleurs notre objectif. Il est important de noter que la filière bois constitue un véritable enjeu aux retombées économiques majeures, de ce point de vue une entrée maritime, adossée à l'industrie et au négoce local sont de véritables atouts pour une métropole comme Bordeaux.

#### 2) Quelles sont les principales évolutions logistiques que vous observez (containers, projets d'investissements...)?

La principale évolution réside dans le développement du transport du bois en conteneurs. Ce mode de conditionnement gagne chaque année des parts de marché. Pour Bordeaux, cela s'inscrit dans le modèle industriel de nos clients. Les bois du nord sont importés bruts, une partie est transformée et traitée sur site pour être ensuite exportée vers les DOM: Antilles (Guadeloupe, Martinique, St Martin St Barthélémy) et Océan Indien (Réunion, Mayotte), Guyane, ainsi que la Nouvelle Calédonie.

Pour ce qui concerne les investissements, des projets d'aménagements sont prévus au droit d'un poste à quai identifié spécifiquement pour ce trafic. Notre objectif est de proposer à nos clients une zone de

déchargement adaptée et dédiée favorisant l'optimisation des opérations de chargement et déchargement.

Certains de nos hangars portuaires peuvent aussi accueillir des dérivés de bois, pellets ou granulés : une étude de requalification et classement ICPE de nos surfaces couvertes est en cours. Les mutations et les perspectives dans le domaine du bois énergie sont nombreuses et nécessiteront une offre portuaire adaptée.

### **3) Comment se positionne le bois dans la concurrence entre modes de transport (mer / fer / route) ?**

Fer/Mer/Route sont complémentaires et le transport du bois nécessite l'intervention de ces trois modes de transport. Les importations de bois du nord sont maritimes et complémentaires des approvisionnements locaux où la notion de proximité est importante pour réduire les coûts. Le train peut-être utilisé pour le pré ou post acheminement vers une plateforme dédiée de redistribution par exemple, et le camion - au fret plus coûteux - est le mieux adapté pour le dernier kilomètre. L'essentiel est de respecter ces grands équilibres logistiques qui ont nécessairement des conséquences économiques. Par ailleurs, s'agissant d'activités en zone portuaire nous sommes évidemment très attachés à une logistique qui pri-



vilégie le mode de transport maritime ou fluvial. Le transport par voie ferrée n'est pas utilisé pour l'instant, les habitudes et modes opératoires de l'univers du bois ont besoin de temps. Le Port de Bordeaux quant à lui est ouvert à tous les projets qui pourraient faire appel à ce mode de transport.

### **4) Quel est l'impact des réglementations (phytosanitaires, RBUE...) sur votre activité et celle des opérateurs portuaires ?**

Le respect des normes Européennes (FLEGT et RBUE) ainsi que les certifications phytosanitaires sont un pré-requis à Bordeaux à l'import comme à l'export. Ici les bois sont traités en autoclave, en classe 4, sur site. Par ailleurs tous les professionnels de la place portuaire Bordelaise s'inscrivent dans une démarche commerciale responsable et sont notamment adhérents à la charte environnementale LCB «Le Commerce du Bois». De ce point de vue les opérateurs portuaires Bordelais - ISB, SINPLA - souhaitent être exemplaires et disposent des labels adéquats : LCB, label PEFC, FSC...



Antoine DE GOUVILLE  
Directeur des équipements portuaires CCI de CAEN

### 1) Quel est votre bilan 2015 en termes de flux bois et vos perspectives 2016 (import / export)?

Le Port de Caen-Ouistreham, 10ème port de commerce français, traite historiquement des volumes de bois tropical en grumes ou sous forme débitée. Après une chute des volumes en 2014 (5 200 T), les niveaux d'importation de bois exotiques en provenance d'Afrique de l'Ouest ont retrouvé des couleurs en 2015 avec un tonnage annuel de 9 755 tonnes (+87,6%), équivalent à l'exercice 2013.

Ces volumes sont principalement opérés pour le compte d'importateurs et négoce présents sur la place portuaire caennaise, mais également au-delà.

En 2015, le Port de Caen-Ouistreham a pu compter sur le retour de l'armement allemand BOCS qui a opéré près d'un navire tous les 2 mois, assurant ainsi une régularité des apports. Pour 2016, nous comptons sur une stabilisation de ces arrivages. Depuis le début de l'année, déjà 2 navires ont escalé au Port de Caen-Ouistreham.



### 2) Quelles sont les principales évolutions logistiques que vous observez (containers, projets d'investissements...)?

Depuis plusieurs années, les volumes de bois tropicaux traités sous forme conventionnels tendent à se réduire, en raison de la conteneurisation croissante, pénalisant ainsi un port comme le nôtre qui, jusqu'alors, ne bénéficiait pas d'une desserte conteneurs maritime.

Toutefois, grâce à sa proximité avec le Port du Havre, le Port de Caen-Ouistreham, et notamment l'opérateur de manutention SOGEMAR, voit ses activités de traitement logistique de conteneurs arrivant par voie routière, renforcées.

Par ailleurs, le Port a pu renforcer son positionnement sur le marché du bois exotique avec l'implantation depuis 2 ans de la plate-forme de stockage de ROUGIER SYLVACO PANNEAUX. Le Groupe s'est ainsi rapproché de ses flux maritimes havrais.

### 3) Comment se positionne le bois dans la concurrence entre modes de transport (mer / fer / route)?

La totalité de nos importations maritimes, soit environ 10 000 T, est ensuite évacuée exclusivement par voie routière. Par ailleurs, un tonnage à peu près équivalent de conteneurs arrivant par voie routière est également évacué après dépotage et recolissage le cas échéant, exclusivement par voie routière.

### 4) Quel est l'impact des réglementations (phytosanitaires, RBUE...) sur votre activité et celle des opérateurs portuaires?

L'impact réglementaire pèse essentiellement sur nos clients importateurs, appelant de leur part une vigilance accrue.



Stéphane ROMAIN  
Président  
de SEA-invest  
Seine Estuaire

### 1) Quel est votre bilan 2015 en termes de flux bois et vos perspectives 2016 (import / export)?

Avons déchargé 15 000 T de bois sciés en 2015, en net recul par rapport à 2014, toutefois nous devrions revenir à un tonnage plus conséquent pour l'année 2016.

Certains clients ont maintenant un approvisionnement par container, routé et dépoté sur le site de Fécamp, cela a représenté 7 500 T en 2015.

D'autre part, les bois de pays embarqués ont repris en 2015 pour 2 700 T, le phénomène devrait s'amplifier pour 2016.

Nos exportations de panneaux se sont maintenues pour 37 000 T.

Les bois et panneaux représentent environ 40% des volumes de ports de Fécamp.

### 2) Quelles sont les principales évolutions logistiques que vous observez (containers, projets d'investissements...)?

Nous avons constaté l'augmentation des arrivages par containers ces dernières années.

### 3) Comment se positionne le bois dans la concurrence entre modes de transport (mer / fer / route)?

Arrivage par la mer (conventionnel ou container) et livraison par la route.

Le fer n'est plus du tout utilisé.

### 4) Quel est l'impact des réglementations (phytosanitaires, RBUE...) sur votre activité et celle des opérateurs portuaires?

Les réglementations phytosanitaires sont de plus en plus contraignantes, bien que les mêmes pour toute la communauté, l'expérience laisse penser que les administrations Belges et Hollandaises sont plus facilitatrices de flux de marchandises que l'administration Française.



## Port d'HAROPA



Hervé CORNÈDE  
Directeur Commercial  
HAROPA



© HAROPA

### 1) Quel est votre bilan 2015 en termes de flux bois et vos perspectives 2016 (import / export)?

Le trafic du bois – grumes de bois, bois sciés, charbon de bois, produits finis – est une activité qui a connu une évolution importante ces dernières années, avec une hausse de plus de 130% entre 2010 et 2015. En 2015, le trafic de bois de HAROPA s'élève à près de 1 M t. HAROPA Port du Havre représente 70% du marché français à l'export dont la majeure partie du trafic est à destination de l'Asie.

On peut prévoir une stabilité des flux en transport conventionnel, alors que la conteneurisation du bois va s'intensifier. Notons également la mise en place des nouvelles lignes feeder (ex : liaison vers la Grande Bretagne) et nouvelles lignes ferroviaires (connexion avec Vierzon) qui vont permettre le développement de nouveaux trafics.

Par contre, les mesures de sauvegarde prises par la DGAL nous plonge dans une incertitude concernant le trafic de bois notamment l'exportation des grumes vers l'Asie.

### 2) Quelles sont les principales évolutions logistiques que vous observez (containers, projets d'investissements...)?

Ces dernières années on assiste à une évolution des flux logistiques notamment dû à la conteneurisation du bois (pour le sciage et les produits finis), excepté pour l'export des grumes dont le moyen de transport maritime en conventionnel reste privilégié.

Cette généralisation du conteneur pour le bois a favorisé l'implantation des entreprises spécialisées près des grands ports maritimes comme Le Havre. Citons Rougier Sylvaco Panneaux, acteur majeur de la production et du négoce de bois exotique labellisé. Ce groupe s'implante sur 6 200m<sup>2</sup> près du terminal à bois de Blainville sur Orne à Caen pour bénéficier de l'offre maritime de 1er rang des ports de HAROPA.

### 3) Comment se positionne le bois dans la concurrence entre modes de transport (mer / fer / route)?

HAROPA est un promoteur de solutions logistiques vertueuses. Même si le mode routier reste prédominant pour le transport du bois, les ports de l'axe Seine doivent rendre le transport de marchandises plus rapide, moins coûteux et moins polluant. Dès lors, concilier le développement économique et l'environnement est un enjeu majeur pour HAROPA. Les lignes feeder transportant du bois (par ex. Bordeaux/Le Havre, Montoir/Le Havre...) permettent ce report modal, ainsi que les services fluviaux (Logiseine, LogiYonne) et ferroviaires (Ferrovergne et Naviland Cargo).

### 4) Quel est l'impact des réglementations (phytosanitaires, RBUE...) sur votre activité et celle des opérateurs portuaires?

Rappelons d'abord que HAROPA est un acteur engagé dans les démarches de Qualité (ISO 9001 pour HAROPA Port du Havre et la Capitainerie du Port de Rouen), Sécurité (ISO 28000 pour le port du Havre) et environnementales (Port de Paris certifié ISO 14001) avec une ambition reconnue: élu pour la 1er fois «Best Green Seaport in the World» en 2015 et HAROPA Port du Havre certifié PERS (Port Environmental Review System). En ce sens, HAROPA est favorable aux différentes réglementations pour la protection de la filière. Néanmoins la hausse de la taxe phytosanitaire, le dispositif plus exigeant de certification phytosanitaire et le label «Transformations Union Européenne» risquent d'impacter les trafics à l'export. C'est pourquoi HAROPA soutient les démarches de lobbying des places portuaires du Havre (UMEP) et de Rouen (UPR) auprès des instances officielles.



Michel PUYRAZAT  
Président du Directoire de Port Atlantique La Rochelle

© Julien Chauvet



© Thierry Rambaud – Port Atlantique La Rochelle

## 1) Quel est votre bilan 2015 en termes de flux bois et vos perspectives 2016 (import / export)?

La stabilité demeure en ce qui concerne notre filière bois (hors pâte à papier), qui se décompose ainsi :

- 40 000 T de grumes
- 42 000 T de placages
- 78 000 T de sciages

Soit un total de 160 000 T sur 9,8 MT de trafic total, soit moins de 2%.

Perspectives pour 2016 : stabilisation des grumes et maintien des placages et sciages.

## 2) Quelles sont les principales évolutions logistiques que vous observez (containers, projets d'investissements...)?

De plus en plus de produits bois arrivent en conteneurs. L'explication tient à la faiblesse de l'offre en provenance des ports d'Afrique de l'Ouest (trop d'attente). On observe de ce fait un transfert du conventionnel vers la conteneurisation. Les investissements de la filière « produits forestiers et papetiers » du Port concernent essentiellement l'aménagement des infrastructures du terminal de Chef de Baie, notamment l'approfondissement des souilles et de la zone d'accès ainsi que le renforcement et le développement des quais. 30 millions d'euros vont ainsi être investis d'ici 2020 par le Port et ses partenaires pour faciliter et optimiser l'accès maritime et le traitement des navires. Par ailleurs, le Port envisage de créer une nouvelle ligne feeder pour développer l'offre de desserte maritime.

## 3) Comment se positionne le bois dans la concurrence entre modes de transport (mer / fer / route)?

A La Rochelle, on ne constate pas de concurrence entre les modes de transport en ce qui concerne la filière bois. Cela est certainement dû à notre éloignement de l'Europe du Nord qui dissuade les transferts de la mer vers la route ou de la mer vers le fer.

## 4) Quel est l'impact des réglementations (phytosanitaires, RBUE...) sur votre activité et celle des opérateurs portuaires?

Pas d'impact majeur des réglementations sur notre activité du fait de l'implication et l'anticipation des entreprises de la place portuaire sur ce type de problématique. Port Atlantique La Rochelle et l'Union Maritime se sont par ailleurs engagés résolument dans la voie de la responsabilité sociétale des entreprises à travers la signature d'une charte de développement durable de la place portuaire le 29 septembre dernier. L'application du RBUE, en particulier sous l'égide du Commerce du Bois, généralise le recours à des audits réguliers des importateurs de bois de la place rochelaise.

## Port de NANTES



©A.Bocquel – NSNP

Jean-Baptiste GOUIN  
Directeur de la relation clients à  
Nantes Saint-Nazaire Port

### 1) Quel est votre bilan 2015 en termes de flux bois et vos perspectives 2016 (import / export)?

En 2015, les importations de bois transitant par le terminal à conteneurs de Montoir de Bretagne ont reculé de 15% par rapport à l'année 2014. A Nantes, le trafic de bois en mode « conventionnel » se stabilise à 56 000 tonnes. Les conteneurs de bois sciés et de contre-plaqués importés ont affiché une baisse de 35%, passant de 51 000 à 33 000 tonnes. Cela s'explique par un marché des bois exotiques en déclin, par un marché de la construction en berne et par une forte concurrence des autres ports d'importation. La conjoncture plus favorable devrait aider le trafic à se maintenir en 2016.

### 2) Quelles sont les principales évolutions logistiques que vous observez (containers, projets d'investissements...)?

Les principales évolutions logistiques observées restent liées au marché des produits finis et semi-finis, qui connaît une progression.

### 3) Comment se positionne le bois dans la concurrence entre modes de transport (mer / fer / route)?

Les produits sont acheminés soit en conventionnel à Nantes par le client (SINBPLA, Groupe ISB) soit par conteneurs pour divers clients, via le terminal à marchandises diverses et conteneurs de Montoir de Bretagne.

Depuis novembre 2014, des mesures de simplification de procédures douanières entre les sites portuaires de Montoir et Cheviré (Nantes) ont été mises en place pour améliorer la compétitivité de la filière bois sur le Port. C'est une première en France.

### 4) Quel est l'impact des réglementations (phytosanitaires, RBUE...) sur votre activité et celle des opérateurs portuaires?

Pour ce qui est des exportations en conteneurs depuis Montoir, les nouvelles réglementations (fumigation des grumes à l'export) ont eu des conséquences sur ce trafic, qui chute de 1200 EVP (16 613 tonnes) à 120 EVP (1 800 tonnes). Cela touche essentiellement la Chine, principal pays destinataire. Aux contraintes réglementaires s'ajoute une baisse de la demande sur le marché chinois.



©A.Bocquel – NSNP



**Paul-Louis COULONGEAT**  
Responsable d'Exploitation et Commercial, CCI de Rochefort et Saintonge



## 1) Quel est votre bilan 2015 en termes de flux bois et vos perspectives 2016 (import / export)?

La filière « bois » est un élément majeur de l'activité du Port de Commerce de Rochefort. En 2015 elle représentait 108.573 tonnes, soit environ 20% des tonnages manutentionnés sur le Port :

- 67.313 tons de sciages (Scandinavie) ont ainsi été débarquées en 2015 et 18.448 tonnes de grumes et sciages de pays ont été exportées.
- De nouveaux trafics se sont également positionnés sur Rochefort en 2015 :

Bois de trituration et copeaux pour la papeterie (16.182 tons); 1649 tonnes de « bois de chauffage » (pellets); 9.386 tonnes de grumes de pays ainsi que 9062 tonnes de sciages et 4981 tonnes de « déchets de bois » (recyclage) ont été Embarquées en 2015;

Qui confortent l'attractivité de notre Port du à ses équipements de manutention modernes et adaptés, aux compétences Humaines, à la souplesse et la flexibilité du travail, au climat social ainsi qu'à des couts portuaires très compétitifs.

## 2) Quelles sont les principales évolutions logistiques que vous observez (containers, projets d'investissements...)?

D'importants travaux et investissements ont été réalisés ces 2 dernières années sur le Port afin d'accroître la compétitivité de notre site et de répondre aux besoins de nos clients: rénovation des quais et terres pleins; Unités de traitement des eaux de ruissellement; Mise en service de 2 nouvelles grues automotrices de 40 T.

D'autres investissements sont également planifiés et rentreront dans le cadre plus global d'un «Schéma d'aménagement de la zone portuaire de Rochefort/Tonnay charente» élaboré par le Conseil Général de

la Charente Maritime et la Communauté d'Agglomérations Rochefort Océan.

Toutes les collectivités locales et régionales mais également tous les partenaires privés sont associés dans cette démarche de progrès dont les principales étapes seront l'acquisition de terrains à proximité du Port, la construction de hangars et de zones de stockage, la remise en état d'un lien ferroviaire avec le Port.

Certains clients « historiques » du Port de Rochefort (cf Bois du Nord) ont maintenant un approvisionnement quasi exclusif « par containers » déchargés à Nantes ou Bordeaux, routés et dépotés sur leur site de Rochefort (uniquement 3 à 4.000 tonnes Par voie maritime)

SCA va centraliser ses activités (SCA/PLF) sur le « Pole Atlantique » occupé jusqu'à présent par Bois du Nord/Enso par rachat de ces surfaces à la Communauté d'Agglomération (et vente de ses 2 hangars sur le Port à Bois du Nord)

## 3) Comment se positionne le bois dans la concurrence entre modes de transport (mer / fer / route)?

Plus de lien ferroviaire à Rochefort actuellement, la concurrence se situe plutôt au niveau du conditionnement (cf containers de BdNord) qui vient en défaveur des ports « secondaires ».

## 4) Quel est l'impact des réglementations (phytosanitaires, RBUE...) sur votre activité et celle des opérateurs portuaires?

L'impact des réglementations sur nos activités portuaires se situe plus sur les réglementations « locales »: Papi (inondations) PPRN (risques naturels) règlement locale d'Urbanisme, etc. qui peuvent « brider » les projets d'implantation ou d'expansion.