



Rapport

Date de la séance du CE : 30 avril 2025
Direction : Direction de l'économie, de l'énergie et de l'environnement
N° d'affaire : 2024.WEU.3848
Classification : Non classifié

Office des forêts et des dangers naturels ; transport de bois rond organisé par l'Entreprise Forêts domaniales ; crédit d'objet 2026-2030

Table des matières

1.	Synthèse	1
2.	Bases légales	2
3.	Description de l'affaire	2
3.1	Contexte	2
3.2	Contrats-cadres pour l'optimisation du transport de bois	2
3.3	Coûts et montant déterminant du crédit	4
3.4	Calendrier, modalités, organisation, compétences	4
4.	Répercussions financières, répercussions sur l'organisation, le personnel, l'informatique et les locaux	4
5.	Répercussions sur les communes	5
6.	Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société	5
7.	Proposition	5

1. Synthèse

L'Entreprise Forêts domaniales (EFD) gère 12 700 hectares de forêts qui appartiennent au canton de Berne. Les parcelles sont réparties sur l'ensemble du territoire cantonal. Chaque année, environ 80 000 mètres cubes de bois sont exploités, près du quart étant vendu en tant que bois d'industrie. Le vendeur doit alors livrer la marchandise « rendu usine », c'est-à-dire qu'il supporte les frais de transport jusqu'à l'usine qui en a fait l'acquisition.

L'exploitation des forêts domaniales répond à des principes entrepreneuriaux. Depuis 2008, les transports « rendu usine » sont regroupés au niveau régional et font l'objet d'appels d'offres publics. Ils sont attribués à des transporteurs appropriés en vertu de contrats-cadres pluriannuels. Les entreprises de transport bénéficient ainsi d'une plus grande stabilité dans leur planification et la clientèle apprécie la fiabilité avec laquelle le bois est livré. Les dépenses en la matière ont été approuvées par le Grand Conseil pour la dernière fois lors de la session d'automne 2021 (2021.WEU.30). Les contrats-cadres actuels ont été conclus sur cette base en 2022. Ils arriveront à échéance au milieu de l'année 2026 et devront donc faire l'objet de nouveaux appels d'offres en temps voulu. S'agissant d'une nouvelle dépense périodique, l'autorisation de dépenses relève de la compétence du Grand Conseil. Elle est par ailleurs soumise au référendum facultatif.

Si le présent crédit d'objet n'était pas approuvé, l'EFD devrait renoncer aux contrats pluriannuels régionaux et revenir à la solution bien moins efficace consistant à mandater un transporteur pour chaque coupe de bois. Une variante impliquerait d'abandonner la livraison du bois ; toutefois, cette solution nuirait à l'entretien durable des forêts et à l'approvisionnement des usines en matière première bois.

2. Bases légales

- Loi cantonale du 5 mai 1997 sur les forêts (LCFo, RSB 921.11) : article 41
- Loi du 15 juin 2022 sur les finances (LFin ; RSB 620.0) : articles 21 et suivants
- Ordonnance du 16 novembre 2022 sur les finances (OFin ; RSB 621.1) : articles 21 et suivants

3. Description de l'affaire / du projet

3.1 Contexte

L'Entreprise Forêts domaniales (EFD) gère 12 700 hectares de forêts qui appartiennent au canton de Berne. Ces forêts sont exploitées de manière professionnelle et durable, selon des principes entrepreneuriaux. Le volume de bois qui pousse chaque année (env. 80 000 mètres cubes) est exploité et commercialisé au mieux. La répartition des forêts domaniales sur l'ensemble du territoire cantonal rend incontournable le recours à des technologies et à des stratégies de planification, de pilotage et de logistique modernes pour la production.

Les travaux de récolte du bois dans les peuplements jusqu'à la route forestière sont exécutés par des entreprises de travaux forestiers privées mandatées à cet effet ou par le personnel de l'EFD. Selon le type de vente, deux procédures sont usuellement appliquées au transport du bois à partir de la route forestière vers l'usine de transformation :

1. Environ 75 % des ventes de bois des forêts domaniales (60 000 m³) concernent les troncs destinés aux scieries et le bois-énergie, en général vendus à partir de la route forestière. C'est alors l'acheteur qui organise et paye le transport du bois vers sa destination finale.
2. Près du quart restant (env. 20 000 m³) concerne le bois d'industrie, vendu et livré « rendu usine » par l'EFD à de grandes entreprises de l'industrie du bois, notamment SWISS KRONO à Menznau (LU) et Perlen Papier AG à Perlen (LU). Les coûts supplémentaires sont pris en compte dans le calcul et facturés à ces entreprises dans le prix du bois.

La présente affaire porte sur la deuxième procédure : la livraison de bois d'industrie aux usines de transformation.

3.2 Contrats-cadres pour l'optimisation du transport de bois

Jusqu'en 2008, pour chaque coupe de bois, les forestières et forestiers organisaient le transport et attribuaient le mandat correspondant. À distance équivalente, les prix à payer variaient très fortement et la gestion administrative (de l'organisation à la facturation) des mandats, très lourde, engendrait des coûts très importants. Ces processus ne pouvaient pas être numérisés, entraînant là aussi des coûts très élevés.

En 2008, l'EFD a donc remanié en profondeur la procédure de transport de bois rond afin de l'optimiser. Depuis, ces prestations font l'objet d'appels d'offres publics organisés par régions. Les offres sont examinées sur la base de critères clairs visant à passer un contrat pluriannuel avec l'entreprise de transport la plus adéquate pour la région en question. Le contrat définit les termes de la collaboration et le prix des prestations de transport, et garantit au transporteur la délégation en exclusivité de tous les transports de bois rond issu des forêts domaniales pour une région donnée et pour la durée convenue. Le volume d'exploitation annuel et le type de vente de bois évoluant selon le marché et d'autres facteurs, le volume de mandat et de transport n'est ni fixé ni garanti. Seul un mandat concret de transport donné par le biais de la plateforme logistique définie fait naître des frais de transport que l'EFD est tenue d'acquitter. De l'avis de l'EFD, des transporteurs et de la clientèle issue de l'industrie du bois, cette procédure donne entière satisfaction. Elle présente en effet les avantages suivants :

- des économies d'environ 20 pour cent sont réalisées au titre des frais de transport ;
- des économies supplémentaires résultent de la simplification considérable des procédures administrative et logistique ;
- la qualité de la gestion des mandats est améliorée grâce à l'adoption de règles claires et à l'emploi par tous les transporteurs d'une seule et même solution logistique en ligne ;
- la planification gagne en stabilité et les ressources des transporteurs sont mieux exploitées ;
- la fiabilité avec laquelle le bois est livré maintient la satisfaction de la clientèle à un haut niveau.

Les contrats-cadres actuellement en vigueur courent du milieu de l'année 2022 au milieu de l'année 2026. Les transports de bois rond à effectuer du milieu de 2026 à 2030 doivent faire l'objet d'appels d'offres publics en 2025 afin de préparer les contrats-cadres correspondants. La procédure d'adjudication est menée en toute transparence, en vertu des directives relatives aux marchés publics. Elle est aisément vérifiable et n'a donné lieu à aucune opposition ni recours jusqu'ici.

Au cours des périodes précédentes, les coûts du transport de bois rond ont atteint les montants suivants par année civile :

Année	Montant hors TVA
2018	448 146
2019	275 257*
2020	254 653*
2021	597 707*
2022	455 487
2023	439 802
2024	597 141
2025	Pas encore connu

* voir chap. 3.3 du rapport sur l'ACE 2021.WEU.30

3.3 Coûts et montant déterminant du crédit

Le présent crédit d’objet, d’un montant total de 2,2 millions de francs et d’une durée de quatre années contractuelles (01.07.2026 – 30.06.2030), englobe les dépenses de l’Entreprise Forêts domaniales pour les transports de bois rond « rendu usine » prévus durant la période correspondante. Le présent calcul prévoit une réserve de 10 % au vu de l’expérience de ces dernières années (évolution de la quantité de bois selon le type de vente et de l’indice des coûts de transport).

Volume annuel de transports « rendu usine » estimé	m³	20 000
Frais de transport moyens par m³	CHF	25
Frais de transport annuels – Montant du crédit déterminant en matière d’autorisation de dépenses selon l’article 32 LFin et l’article 27 OFin		
Année 2026 (mois de juillet à décembre)	CHF	250 000
Réserve de 10 % pour 2026	CHF	25 000
Années 2027-2029 (par an)	CHF	500 000
Réserve de 10 % par an pour 2027-2029	CHF	50 000
Année 2030 (mois de janvier à juin)	CHF	250 000
Réserve de 10 % pour 2030	CHF	25 000
Total 2026-2030	CHF	2 200 000

L’arrêté ci-joint est soumis à la votation facultative et doit être publié dans la Feuille officielle du canton de Berne.

3.4 Calendrier, modalités, organisation, compétences

Les appels d’offres publics concernant les mandats de transport doivent être lancés durant l’hiver 2025/2026 afin que les nouveaux contrats puissent être conclus dans les temps et que les transports de bois puissent se poursuivre sans interruption à compter de juillet 2026. L’appel d’offres et l’adjudication sont effectués par l’EFD avec le concours de la centrale d’achat du canton de Berne.

4. Répercussions financières, répercussions sur l’organisation, le personnel, l’informatique et les locaux

L’EFD n’est pas en mesure de réaliser elle-même les transports de bois de manière rentable. Elle a donc recours à des entreprises spécialisées. Les contrats-cadres conclus depuis 2008 permettent la gestion efficace des transports et abaissent non seulement les coûts directs mais également ceux à la charge du canton pour l’organisation et la gestion des mandats. Les économies ainsi réalisées sont largement supérieures aux coûts administratifs découlant de l’autorisation de dépenses et de la réalisation des appels d’offres. La procédure retenue est avantageuse tant du point de vue organisationnel que financier. La solution informatique logistique

choisie est une application pouvant être utilisée via un navigateur ; elle est usuellement employée dans la branche et est intégrée au logiciel de l'EFD. Le présent arrêté ne requiert pas de personnel ni de locaux supplémentaires puisque l'EFD n'acquiert aucun véhicule de transport pour l'activité en question.

5. Répercussions sur les communes

Le présent projet n'a aucune répercussion sur les communes.

6. Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société

Si le présent crédit d'objet n'était pas approuvé, l'EFD devrait renoncer aux contrats pluriannuels régionaux et revenir à la solution bien moins efficace consistant à mandater un transporteur pour chaque coupe de bois. Une variante consisterait à abandonner la livraison du bois ; toutefois, cette solution nuirait à l'entretien durable des forêts et à l'approvisionnement des usines.

7. Proposition

Pour les motifs exposés ci-dessus, nous proposons d'approuver le projet d'arrêté ci-joint.