

LA DESSERTE FORESTIÈRE : pourquoi un bon réseau ?



Centre Régional de la
Propriété Forestière

Une plus-value au foncier de votre propriété

Des intérêts multiples :

- gestion forestière optimisée (accès aux parcelles et aux coupes, surveillance),
- exploitation forestière organisée,
- stockage et chargement des bois à l'intérieur du massif, assurant la sécurité et préservant la voirie publique,
- vente des bois facilitée et mieux négociée,
- pratique de la chasse sécurisée,
- augmentation et/ou amélioration de la capacité d'accueil de la faune sauvage (petite et grande),
- diversification des milieux, et ainsi augmentation de la biodiversité,
- rapidité d'intervention des secours en cas d'incendie ou d'accident...

Pistes, routes et aménagements connexes indispensables.



D. Hourmeau

Un bon réseau de desserte, une plus-value pour votre forêt

Pierre angulaire de la gestion d'une propriété

La desserte répond à un souci de rentabilité économique tout en valorisant le patrimoine : son existence et son état conditionnent la réussite de la commercialisation des bois.

La voirie accessible au matériel d'exploitation et de transport des bois est souvent insuffisante en forêt privée. La plupart des chemins en terrain naturel ne permet pas le passage d'engins lourds pour sortir les bois et les évacuer vers les unités de transformation.

Le développement des techniques sylvicoles et le recours à l'abattage mécanisé obligent désormais les propriétaires à moderniser leur réseau de desserte pour le rendre fonctionnel.

Selon la forêt, le réseau peut comporter :

- des pistes et routes qui présentent des caractéristiques propres (nature de la chaussée, largeur d'emprise...) qui les destinent à un usage précis et donc à un type d'engin forestier,
- des places de dépôt,
- des places de retournement,
- des passages busés.

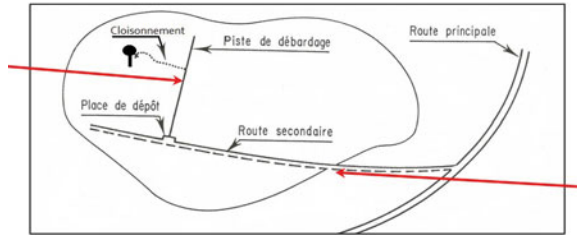
Ces aménagements peuvent avoir déjà été étudiés dans un projet global de massif (schéma de desserte). Renseignez-vous auprès du CRPF ou de la DDT¹.



Retrouvez toutes
les fiches sur
www.crpf.fr/ifc

¹ DDT : Direction Départementale du Territoire

Piste, Route



Piste de débarcadage

Elle **relie la parcelle exploitée à l'aire de stockage des bois**. Elle s'implante en terrain naturel car il est inutile d'empierrier et de stabiliser une piste qui ne servira qu'à débarquer les bois **par des tracteurs** conçus pour le franchissement et le milieu forestier. Il suffit de dégager un chemin ou de le créer en coupant des bois.

- piste de débarcadage: 25 m/ha,
- distance de débarcadage maximum: 500 m,
- route accessible aux grumiers: 10 m/ha ou place de dépôt accessible et aménagée dans un rayon maximum de 500 à 700 m du lieu de la coupe,
- jonction à la voirie publique de 10 m de large.

Route

Les **grumiers** ont besoin d'aménagements qui nécessitent une plus grande ingénierie pour permettre le transit de charges de plusieurs dizaines de tonnes en toute saison. Une route forestière doit donc respecter des critères techniques qu'il ne faut pas sous-estimer.

Le dimensionnement des travaux est l'affaire de spécialistes. Il dépend essentiellement de la portance du sol, c'est-à-dire de sa capacité de résistance aux charges appliquées. Le diagnostic porte sur la nature du terrain (sable, limon, argile, teneur en cailloux, humidité...).

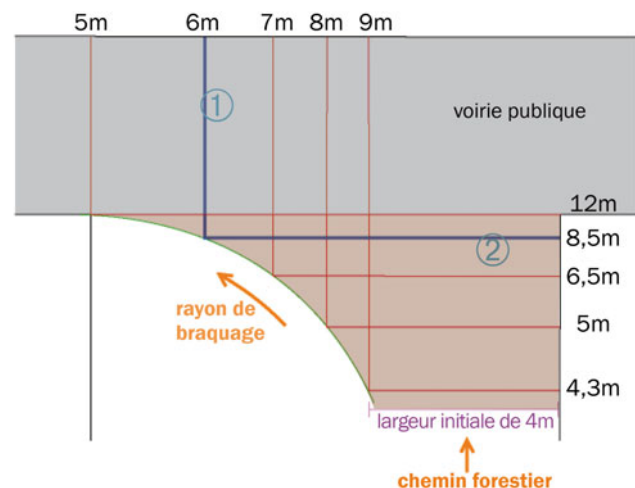
Quelle densité ?

Le réseau de desserte optimal résulte d'un compromis entre les coûts d'exploitation élevés dus à des distances de débarcadage trop longues et ceux d'investissement et d'entretien d'une route. En forêt de plaine, il répond aux règles suivantes :

Exemple :

Pour une voirie publique de 6m de large ①, l'emprise à la sortie du chemin forestier doit être d'environ 8,5m ②.

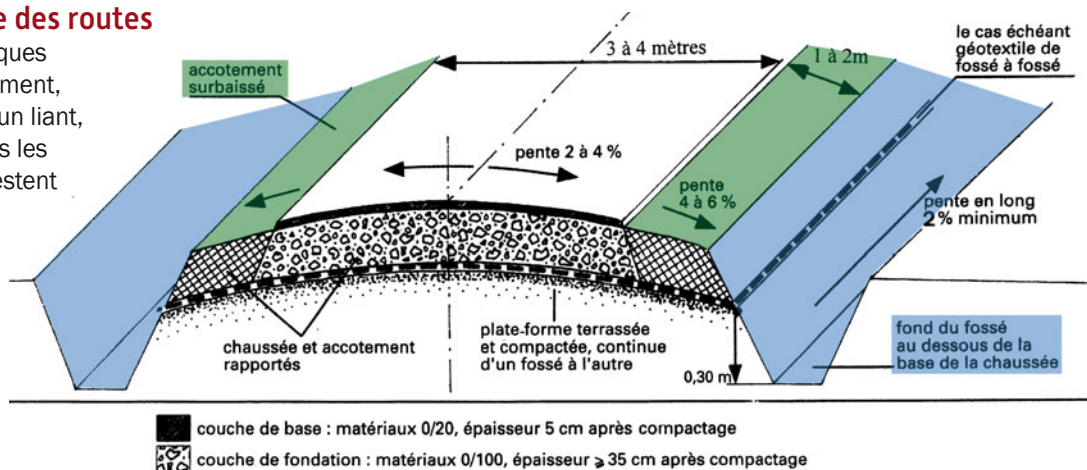
Largeurs nécessaires pour une sortie adaptée aux grumiers



À retenir : à distance égale, débusquage et débarcadage coûtent beaucoup plus cher que le transport sur route par un grumier. Il faut donc minimiser le coût en permettant l'accès au cœur de la forêt.

Caractéristique des routes

Différentes techniques existent : empierrement, traitement suivi d'un liant, stabilisation... Mais les caractéristiques restent les mêmes.



Empierrement

Dans les **zones très mouilleuses et argileuses**, la pose d'un **géotextile** de fossé à fossé sous l'empierrement est très bénéfique pour un faible coût d'achat et d'installation. Sa perméabilité favorise l'écoulement des eaux de pluies et évite toute remontée argileuse ou capillaire de l'humidité. Il facilite également l'entretien car il limite l'enherbement de la chaussée et la création de nids de poule.

Différentes « graves » (matériaux pierreux) peuvent être utilisées: granite, mâchefer, tout-venant de carrière, calcaire... On s'efforcera de respecter la nature du matériau naturel (éviter le calcaire en zone acide par exemple).



Le géotextile, très utile dans des zones humides

Pour une route de bonne qualité, on retiendra quelques principes simples:

- donner une **forme légèrement bombée** à la chaussée de fossé à fossé pour l'écoulement de l'eau,
- bien **compacter les matériaux** lors de l'empierrement pour la stabilisation,
- réaliser des **fossés latéraux** pour l'évacuation de l'eau,
- assurer un **bon éclairage** favorisant l'évaporation en surface (dépend d'un ensoleillement direct et de l'aération de la chaussée).

Traditionnellement la chaussée comporte 2 couches:

- fondation (grave de 40/100 mm de diamètre),
- finition (grave de 0/30 mm de diamètre).

Traitement du sol à la chaux et au liant hydraulique

Cette nouvelle technique provient des terrassements routiers goudronnés. Après décapage de la terre végétale, un liant mêlé à la chaux est réparti en surface puis incorporé au sol en place sur une trentaine de centimètres d'épaisseur. Le terrain est ainsi assaini par la chaux et endurci par le liant. Une fois compacté, le chemin accepte des tonnages relativement importants. Une couche de finition en matériau fin peut être ajoutée pour l'esthétique.

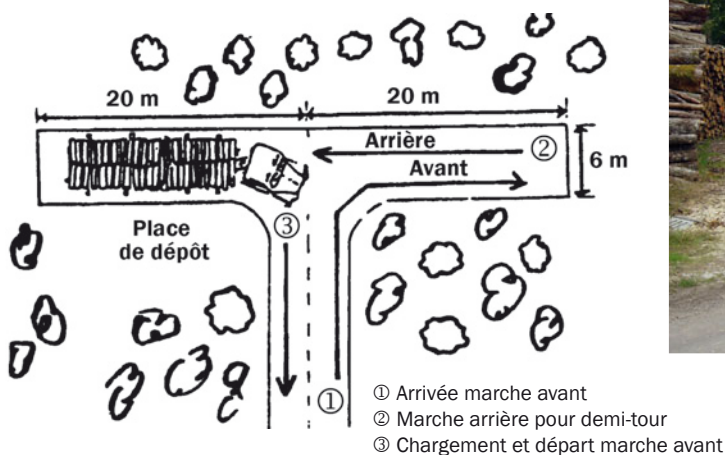
Route en terrain naturel

Elle est envisageable sur les zones très saines et sèches, généralement sur un support suffisamment pierreux. On prévoira tout de même un fossé, un nivellement voire un bombage de la chaussée.

Les autres aménagements

Place de retournement, indispensable pour une desserte forestière efficace

Elle **permet** au conducteur du grumier **de faire demi-tour** en bout de route, lorsque celle-ci ne débouche pas sur une voie d'accès plus importante. Privilégier un aménagement en « T » ou en « Y » à celui de forme circulaire. Ses caractéristiques sont les mêmes que pour une route. Elle ne doit pas être utilisée pour le stockage des bois au risque de la dégrader.

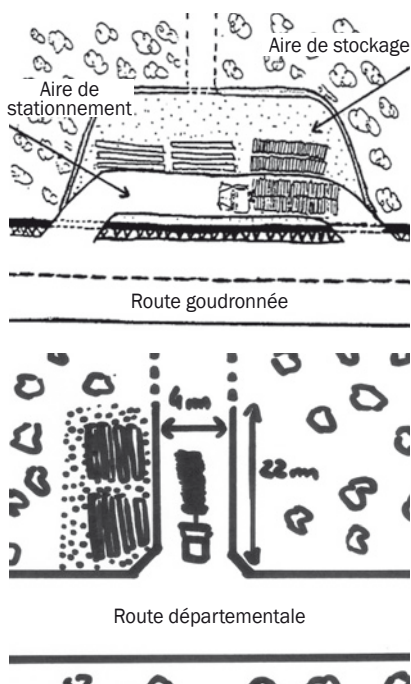


Place de dépôt

Dans l'idéal, les bois sont stockés le long de la route forestière. Le grumier s'arrête et charge en toute sécurité sans gêner la circulation.



Pour permettre le chargement du grumier en toute sécurité



En l'absence de route forestière, des **aménagements simples** sont réalisables à faible coût et vite rentabilisés par une éclaircie. Ils nécessitent un accès empierré sur une longueur de 20 à 40 m.

- En cas de circulation importante ou à risque, installer un accès aux grumiers parallèle à la route départementale,
- si des manœuvres sont possibles, installer le stockage perpendiculairement à la départementale; le grumier y accèdera en marche arrière. C'est la solution la moins onéreuse.

Passages busés

Ils sont indispensables pour le franchissement des fossés coupant la route (l'empierrement doit rester au sec) ou à chaque entrée/sortie des parcelles forestières, d'aires de stockage.

À savoir: demande d'autorisation

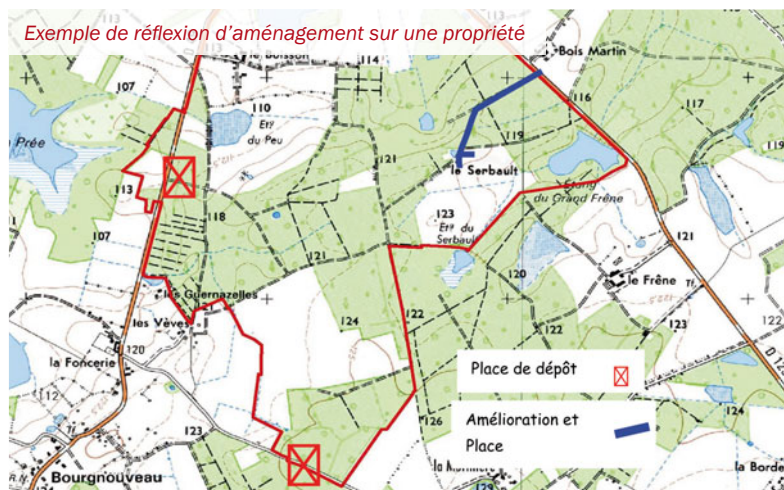
La réglementation n'autorise pas de charger depuis une route départementale mais elle peut être tolérée en demandant une autorisation de stationner – même provisoirement – auprès de la Direction Départementale des Territoires. De même, une demande doit être effectuée avec un état des lieux pour tous chemins publics d'une commune.

L'entretien

Il conditionne la durée de vie de la voirie. De façon préventive, on préservera la chaussée de l'humidité et des dégradations mécaniques :

- limiter la vitesse sur les « routes » empierrées (possibilité d'aménager des ralentisseurs),
- curer les fossés régulièrement, tous les 3 à 5 ans,
- supprimer la végétation faisant ombrage à la chaussée,
- entretenir les passages busés ainsi que leur tête.

Remarque: l'élargissement des pistes et routes permet d'allonger leur durée de vie.



Un coût élevé vite rentabilisé

Même si ces travaux sont onéreux, la desserte constitue l'investissement forestier dont le retour est le plus rapide.

Différentes incitations existent:

- DEFI travaux (réduction d'impôt sur le revenu),
- subventions de l'Europe, de l'Etat, des collectivités, bonifiés pour les projets collectifs ou inscrits dans un schéma de desserte.

Les techniciens des organismes de la forêt privée sont à votre disposition pour vous conseiller, n'hésitez pas à les consulter.

Cette fiche fait partie d'une série réalisée par le C.R.P.F. d'Ile-de-France et du Centre avec le concours de l'Europe et de l'Etat.

www.crpf.fr/ifc



Décembre 2013

À savoir: le taux de subvention est bonifié pour les projets collectifs (n'hésitez pas à en parler à vos voisins) et inscrits dans un schéma de desserte; il résulte de l'étude de la desserte sur un secteur forestier (massif, commune ou région naturelle). Il propose un réseau rationnel et efficace permettant une exploitation forestière la plus économique possible, en s'appuyant sur la voirie routière existante.