



**CENTRE REGIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ FORESTIÈRE**

NORD - PAS DE CALAIS - PICARDIE

LA DESSERTE FORESTIÈRE

Accéder à son bois pour le valoriser



**LE CONSEIL
RÉGIONAL
DE PICARDIE**



Introduction

Dans le contexte actuel, cette brochure nous rappelle deux principes fondamentaux de notre activité de sylviculteur.

Le premier est que nous sommes des producteurs de matière première : le bois. Le revenu que nous touchons de nos bois est le solde après que tous les intervenants de la commercialisation et de l'exploitation aient été payés de leur travail.) À cette fin il nous faut valoriser ces deux étapes en réalisant des investissements rentables. L'accès rapide et sans problèmes de voisinage ou d'utilisation des voies publiques est fondamental.

Le second est que nous avons une grande responsabilité vis-à-vis de nos enfants de leur léguer un patrimoine de qualité. Nous sommes les garants de la

qualité de nos peuplements et de nos sols, ce que la phase d'exploitation peut mettre à mal très rapidement. C'est pour cela que la notion de gestion durable devient plus concrète à nos yeux en étant des artisans actifs de cette gestion.

Fort de l'existence de ces deux principes, je vous recommande particulièrement la lecture de cette brochure. Il est souvent suffisant de réaliser quelques investissements légers mais nécessaires pour valoriser au mieux son bois en le préservant.

Le Conseil Régional de Picardie a permis financièrement la réalisation de cette brochure. Sont également remerciés les responsables des organisations professionnelles forestières et les sylviculteurs qui ont contribué à sa rédaction.

Sommaire

- L'avis des professionnels P. 3
- Les intérêts d'une bonne desserte P. 4
- Le cheminement des bois : organisation de la desserte P. 6
 - Cloisonnement d'exploitation P. 8
 - Piste de débardage P. 10
 - Place de dépôt P. 12
 - Route forestière P. 16
- Pénétration du public P. 23
- Aspects économiques P. 24
- Aides de l'État P. 25
- Législation P. 26

L'avis des professionnels

Cette brochure part d'un constat de terrain : Il faut faciliter le plus possible les opérations de coupes en forêt. L'exploitation est la phase la plus délicate dans la vie du peuplement forestier que ce soit au niveau technique (maintien de la qualité des sols, protection des arbres d'avenir...) ou financier (possibilité ou non de vendre, conditions de l'exploitation...).



Un exploitant forestier témoigne :

«Lorsque je souhaite acheter une coupe, **mon premier critère est l'accès à la parcelle**. Si je n'ai pas un

endroit pour stocker les grumes pendant l'exploitation je ne me déplace même pas pour voir les arbres car il sera impossible de réaliser la coupe en flux tendu. Il me faut une aire de stockage et le mieux est d'avoir une place de dépôt bien aménagée où les camions peuvent faire demi-tour sans problèmes.»



Un acheteur de bois témoigne :

«L'essentiel aujourd'hui est d'être indépendant pour son exploitation et il faut

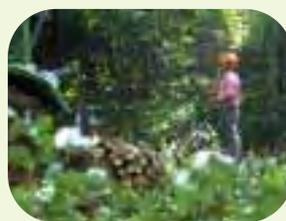
que le propriétaire soit le plus réactif possible. Il est maintenant impossible de charger les bois sur la voie publique. **À partir de 12-15 hectares, il devient nécessaire de faire une petite place de dépôt empierrée (30m x 4m minimum)**. Si l'exploitant ne peut pas en bénéficier, il affectera une moins value sur le prix d'achat des bois.»



Un technicien de coopérative témoigne :

«De nos jours, lors de l'estimation d'une propriété

forestière, l'accès à la parcelle est un critère primordial pour valoriser son patrimoine. **Les effets de la desserte se ressentent également sur la vente des bois. Un lot de bois dont l'accès est difficile ne se vendra pas ou très mal.**»



Un propriétaire témoigne :

«J'avais une parcelle en pente de 8 hectares à régénérer naturellement qui

comportait de beaux hêtres et chênes sessiles. Il n'existait pas d'accès. J'ai commencé par faire une **piste de débardage à mi-pente sur 200 mètres**. Cette piste m'a permis de vendre les grumes et de rembourser largement mon investissement. Aujourd'hui je m'en sers pour pénétrer dans mes taches de régénération et dégager mes arbres d'avenir.»



Un propriétaire témoigne :

«Chez moi, je vends mes bois en abattu bord de route. Les frais d'exploitation sont à ma charge. J'ai donc,

dès le début des travaux, réalisé un réseau de pistes de débardage qui débouche sur une place de dépôt pour faciliter l'exploitation. Depuis, **les dégâts causés aux arbres sont devenus rares. Les investissements ont vite été rentabilisés**, les bois susceptibles d'intéresser les acheteurs étant devenus disponibles rapidement et sans mauvaise surprise. Les travaux ont nécessité une simple pelle mécanique pour les pistes. La place de dépôt est empierrée avec du matériau de démolition, ce qui ne m'a pas coûté cher.»

Les intérêts d'une bonne desserte

Un réseau de routes bien conçu

Améliore les conditions d'exploitation et les opportunités de vente

Facilite l'accès par tous temps

Pour les exploitants, un bon réseau facilite les visites de coupes, la mise en oeuvre du matériel et l'entretien, le débardage (distance réduite et cheminement aisé), l'entrepôt et la sortie des bois, l'accès des secours, d'où une amélioration des opportunités de vente, notamment pour les lots de faible valeur.

La sortie des bois, la réalisation des travaux, la lutte contre l'incendie et la surveillance sont plus aisées avec un bon accès.



Qu'est ce qu'un bon réseau de desserte forestière ?

Un bon réseau de desserte forestière juxtapose des cloisonnements d'exploitation, des pistes de débardages, des places de dépôt avec aires de retournement et des routes forestières dont la résistance est adaptée aux poids des engins qui seront amenés à y circuler.

Ce réseau facilite l'accès aux parcelles, et lors des phases d'exploitation, l'acheminement des bois de leur lieu de croissance jusqu'au réseau public accessible aux camions grumiers.

et de chemins et entretenu

Améliore la réalisation des travaux sylvicoles

Le marquage des coupes et la programmation des travaux sont facilités quand les limites de parcelle s'appuient sur des chemins.



Améliore les fonctions d'agrément

Les chemins facilitent l'accès des chasseurs et permettent une chasse en battue en toute sécurité. Ils créent également des ouvertures propices au développement du sous-étage pour l'abri et la nourriture du gibier. Le cas échéant, ils permettent également un meilleur contrôle de la fréquentation en canalisant les promeneurs.



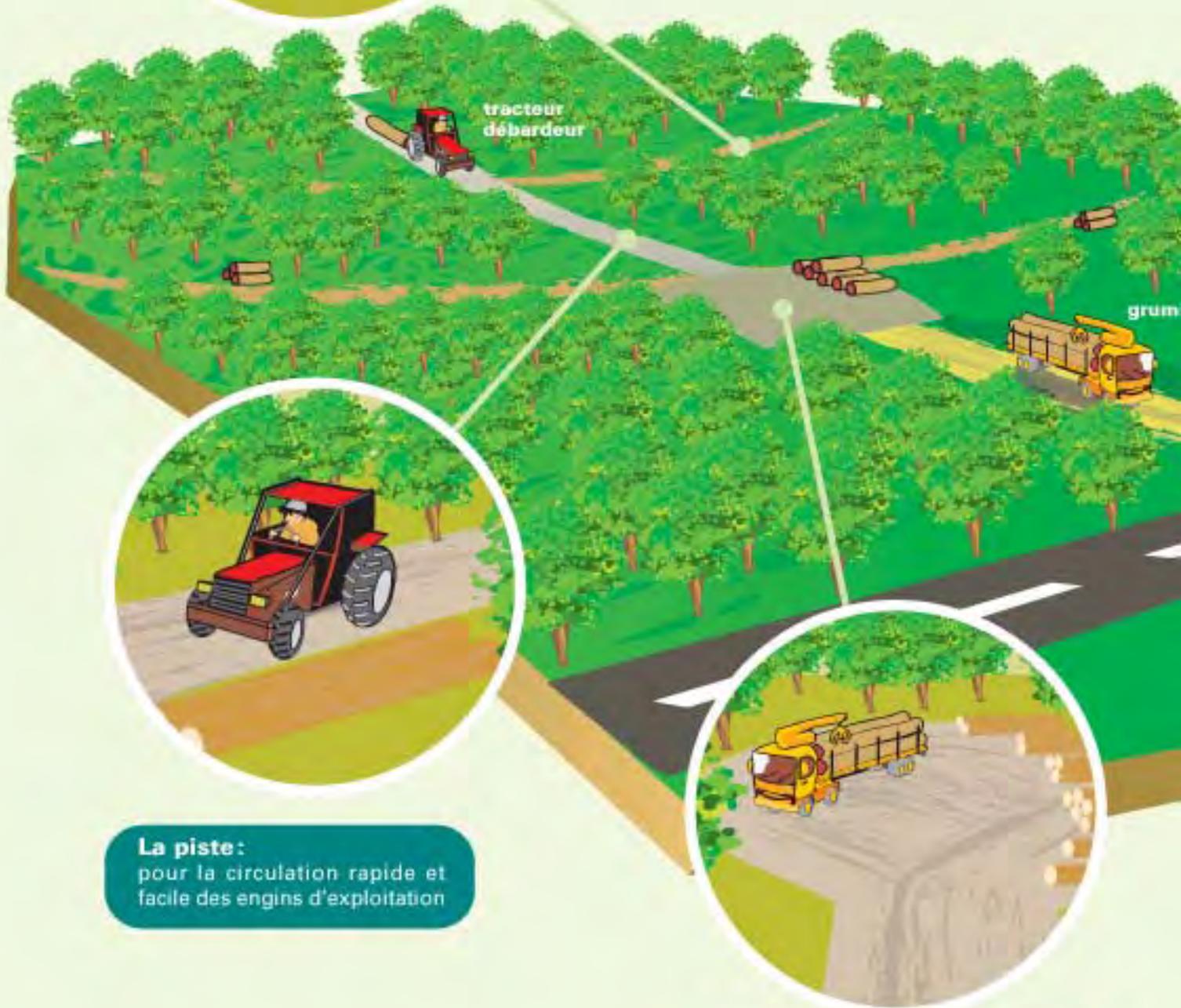
Un bon réseau de desserte forestière améliore la valeur de la propriété

Lors de l'estimation d'une propriété forestière, la voirie est un critère prépondérant. Une forêt bien desservie peut être valorisée de 300 à 400 €/ha en plus par rapport à une forêt mal desservie. Les avantages d'un bon réseau de desserte sont nombreux, et peu de dépenses en forêt sont aussi rentables et bénéficient d'un retour sur investissement aussi rapide.

Une forêt bien gérée, bénéficiant d'un bon réseau de desserte est une forêt qui s'améliore au fil du temps.



Le cloisonnement d'exploitation :
pour l'organisation du chantier
et la limitation des dégâts d'exploitation

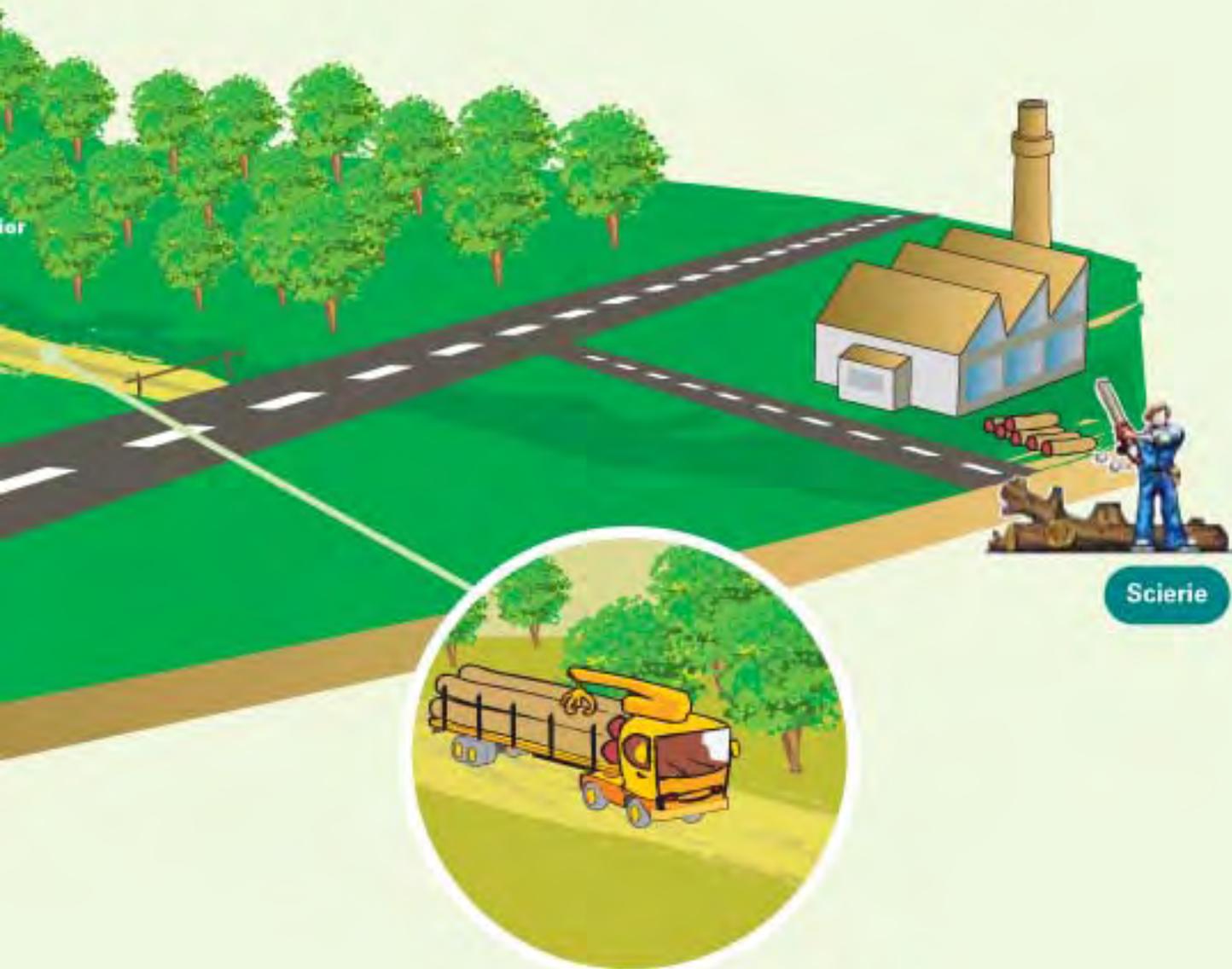


La piste :
pour la circulation rapide et
facile des engins d'exploitation



La place de dépôt :
pour le stockage des bois exploités,
à la charnière entre exploitation
et transport

Le cheminement des bois : organisation de la desserte



Scierie

La route forestière :
pour le transport des bois
en forêt par poids lourds

1- Cloisonnement d'exploitation



Les cloisonnements sont tracés à l'intérieur des parcelles : ils ont pour but de faciliter la sortie des bois mais aussi de limiter les dégâts d'exploitation sur les arbres et le sol, en les concentrant sur les couloirs de circulation aménagés.



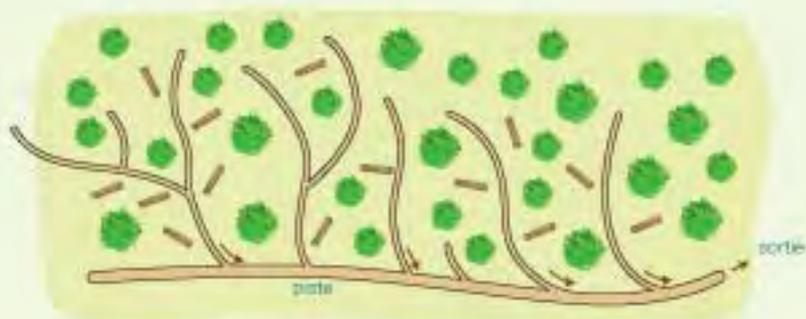
Sans cloisonnement

Les engins de débardage circulant en charge au coeur des parcelles peuvent entraîner :

- des dégâts sur les arbres restants qu'ils blessent avec leurs roues, leurs équipements ou avec les bois traînés...
- des tassements peu visibles qui contraignent fortement le développement des végétaux et le fonctionnement du sol, sans oublier les ornières qui apparaissent sur les chantiers de grande taille ou sur les sols détrempés.

Il est souvent difficile d'éviter ces dégradations lors de la sortie des bois, et leurs conséquences sont variables.

Les dégâts sont désastreux lorsque les tracteurs circulent de manière anarchique sur toute la parcelle et si les travaux sont réalisés en période humide.



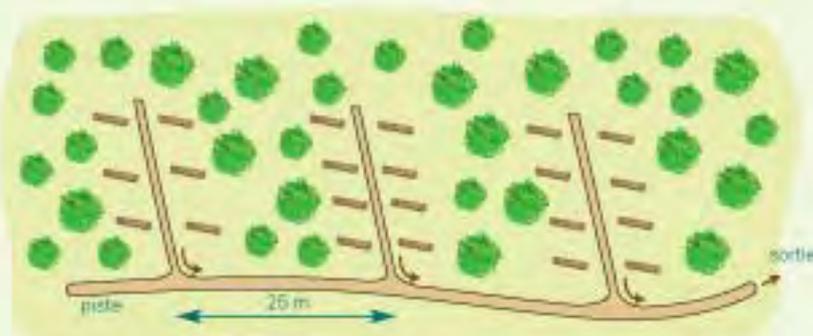
Les tracteurs circulent sur toute la parcelle





Avec cloisonnement

Les dégâts sont peu préjudiciables s'ils sont concentrés sur des axes régulièrement espacés, consacrés à la circulation des engins : les cloisonnements d'exploitation



Les tracteurs circulent sur les cloisonnements.



Les cloisonnements d'exploitation constituent un réseau permanent qui présente plusieurs atouts techniques majeurs :

- délimitation, repérage et martelage des lots facilités,
- optimisation de l'organisation du chantier et du travail en facilitant l'abattage et en minimisant le transport manuel de bois,
- pénétration aisée sur l'ensemble de la surface, mais limitée aux seuls cloisonnements, pour diminuer les blessures aux arbres restants, les perturbations sur les tâches de semis, et cantonner le tassement du sol.

Ces avantages permettent une diminution des coûts et donc une meilleure rémunération des lots commercialisés.

Caractéristiques techniques

L'**espacement** à prévoir entre les cloisonnements est d'environ **25 mètres**, pour une **largeur de 4 à 5 m**. Une surlargeur doit être prévue à la sortie des cloisonnements, qu'ils soient perpendiculaires ou obliques à l'axe de sortie. Leur création nécessite simplement le marquage et l'exploitation de l'emprise (avec des souches parfaitement arasées). La densité à rechercher est de 300 m/ha.

Les cloisonnements sont faciles à mettre en œuvre au moment de la première éclaircie dans les peuplements naturels. Ils complètent, à densité moindre, les cloisonnements sylvicoles; dans les peuplements artificiels, ils sont créés lors de l'enlèvement systématique d'une ligne de plantation, à espacement régulier.

Dans les peuplements adultes à forte valeur, ils sont intéressants pour éviter les dégâts sur les billes de pied. Dans ce but, on peut conserver certains arbres dominés en bordure de cloisonnement, qui éviteront les frottements sur leurs voisins de bonne qualité.

Entretiens

Les cloisonnements doivent être régulièrement entretenus par broyage (tous les 3 ans sur sols riches avec peuplement clair ou avant chaque exploitation soit tous les 10 ans au maximum). À défaut d'entretien, le taillis se développe et le cloisonnement est abandonné.

2- Piste de débardage



Les pistes doivent permettre la progression rapide et aisée des tracteurs de débardage des zones d'exploitation vers les places de dépôt aménagées en bord de route.

On appelle «piste» tout chemin de terre qui permet la circulation dans une propriété. Il peut s'agir de voies privées ou de chemins ruraux.

Dans les petites propriétés, ce sont généralement les seules voies existantes, parfois accompagnées de places de dépôt.



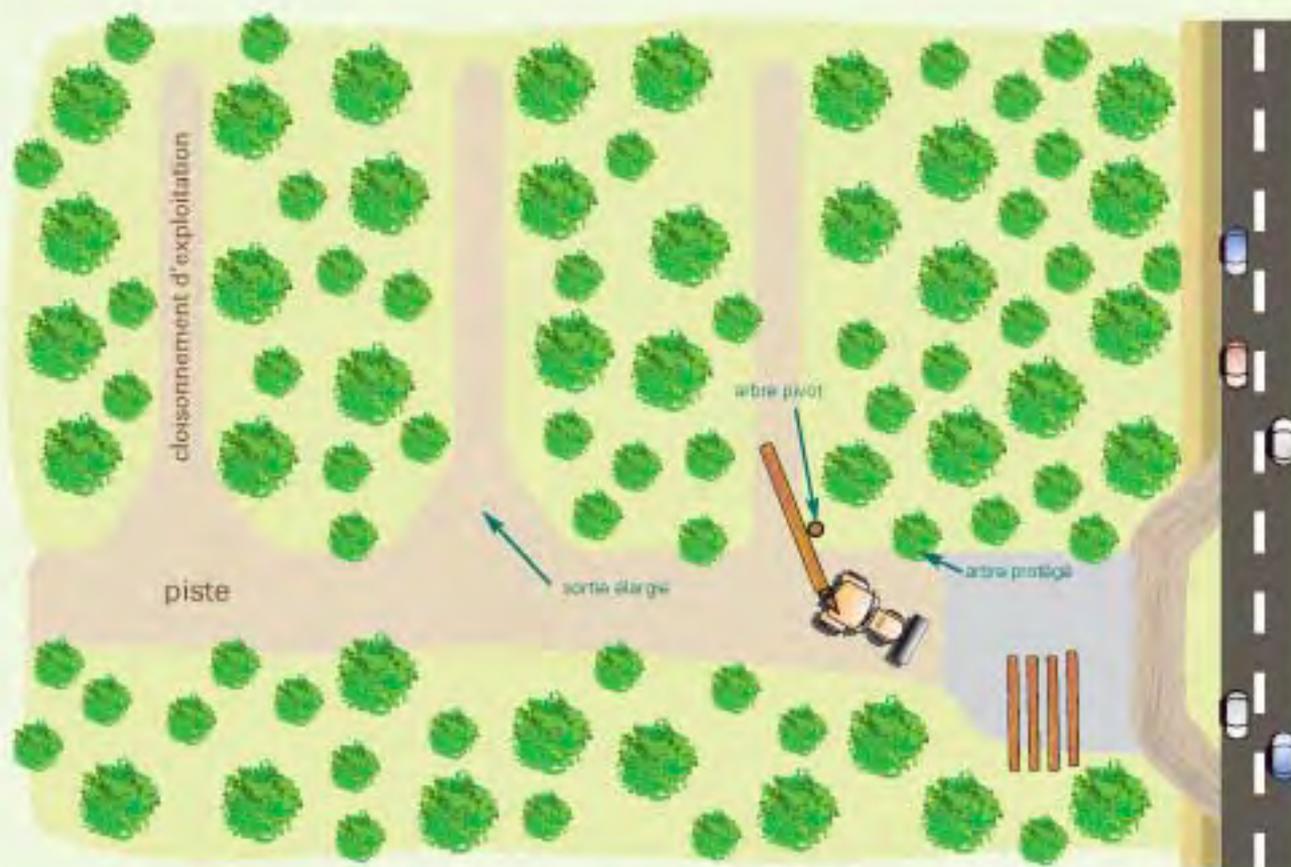
Caractéristiques techniques

Les pistes sont en **terrain naturel**, simplement nivelées, dépourvues de souches, ce qui les distingue des cloisonnements qui restent ensouchés. **Les distances maximales de débardage** ne devraient pas dépasser **500 mètres**.

L'espacement entre les pistes dépend de la forme du massif, de l'emplacement des places de dépôts et des routes, du relief... **La densité minimum à rechercher est toutefois de l'ordre de 250 m / 10 ha**. Comme les cloisonnements, **la largeur** de circulation doit avoisiner les **5 mètres**.

Dans les pentes, les travaux sont dangereux et détériorent la piste et le matériel. Quand cela est possible, il est préférable de réaliser des pistes plus longues plutôt que de passer dans le sens des plus grandes pentes (maxi 25%).





Au débouché des pistes et dans les virages, il faut prévoir des surlargeurs pour le passage des bois trainés ou conserver des arbres de faible valeur qui feront office de pivot.

Entretiens

Les pistes qui ont vocation à être utilisées souvent font partie du réseau routier permanent d'une forêt: c'est pour cette raison qu'elles doivent être régulièrement entretenues et remises en état à l'issue des exploitations.

Les contrats de vente doivent prévoir de manière claire les conditions d'utilisation et les techniques de remise en état en cas de dégradation. Le broyage des emprises de piste doit être fait autant que nécessaire pour éviter l'envahissement par les ligneux et en conserver l'accès et le bon état de circulation.

Les fossés seront surveillés annuellement, comme pour les fossés de bord de routes. Si des ornières se sont formées, un passage de cover-crop suivi d'un damage permettra de remettre les pistes en état.



3- Place de dépôt



Elles sont destinées à l'entrepôt des bois, dans l'attente du transport. Elles assurent la jonction entre les pistes et les routes forestières pour le stockage et le transfert des bois des débardeurs aux grumiers.



L'absence de place de dépôt de bois en bordure de voies publiques est souvent préjudiciable à une bonne organisation des chantiers d'exploitation forestière.

Les places de dépôts permettent :

- le chargement des bois en sécurité,
- la préservation du réseau de desserte et d'assainissement,
- la flexibilité du travail d'exploitation,
- la présentation de lots de bois abattus,
- la limitation des dégâts fait aux chemins, aux accotements et aux arbres de bordures.

Ces places sont des outils précieux pour une bonne commercialisation des bois. Elles deviennent de plus en plus indispensables pour la présentation des bois et leur mise en vente. Les acheteurs sont sensibles à la présence de cette infrastructure et le repercutent à la hausse sur leurs prix d'achat.

Comment réaliser une place de dépôt de bois ?

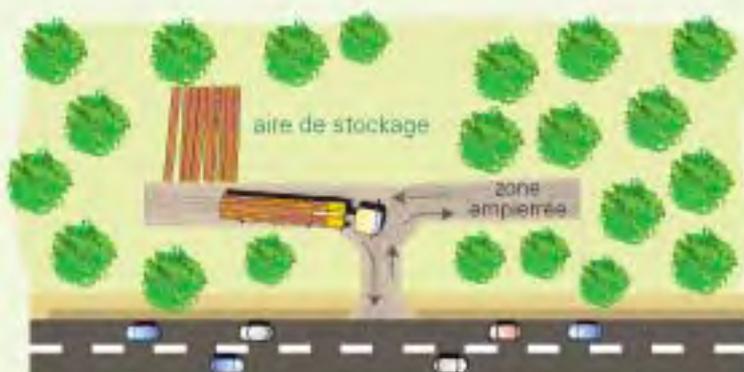
Il est essentiel que le bois soit chargé hors de la voie publique. Ces voies ne doivent pas servir de parking et les accotements d'aire de stockage. Tout camion n'a en aucun cas le droit de manoeuvrer sur la voie publique, il doit entrer et sortir de la propriété en marche avant.

L'aménagement a pour but d'amener le camion de bois à quitter la chaussée goudronnée, à manoeuvrer et charger sur une aire de stationnement à structure empierrée non revêtue. Il est essentiel de mettre en corrélation la place de dépôt avec l'aire de retournement. Lors de la création d'une place de dépôt, il est impératif de s'assurer de l'absence de lignes électriques ou de canalisations de gaz enterrées.

Plusieurs types d'aménagements peuvent être réalisés :

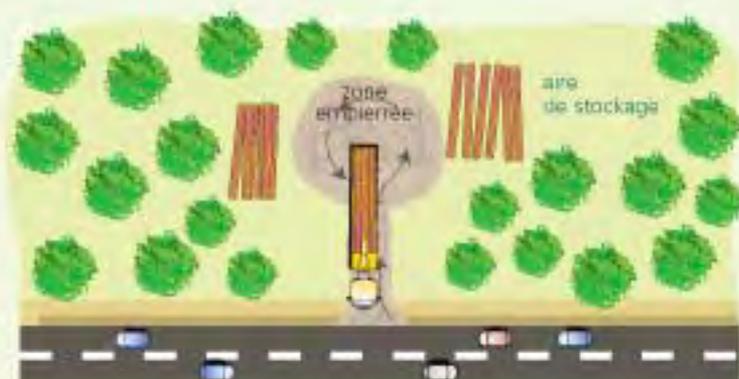
1- Place de dépôt avec T de retournement

Le T de retournement permet au camion de pénétrer en marche avant dans la place de dépôt et de tourner à vide sur celle-ci, les manoeuvres du camion se font alors en toute sécurité.



2- Place de dépôt avec aire de retournement circulaire

L'aire de retournement circulaire ne nécessite pas de manoeuvres, le camion progresse toujours en marche avant. La surface d'empierrée nécessaire est plus importante, elle doit avoir un rayon minimum de 15 m.



3- Dépôt avec aire de chargement parallèle à la route

L'aire de chargement parallèle à la route ne demande pas de manoeuvres et la surface à empierrer est plus faible.



Caractéristiques techniques d'une place de dépôt

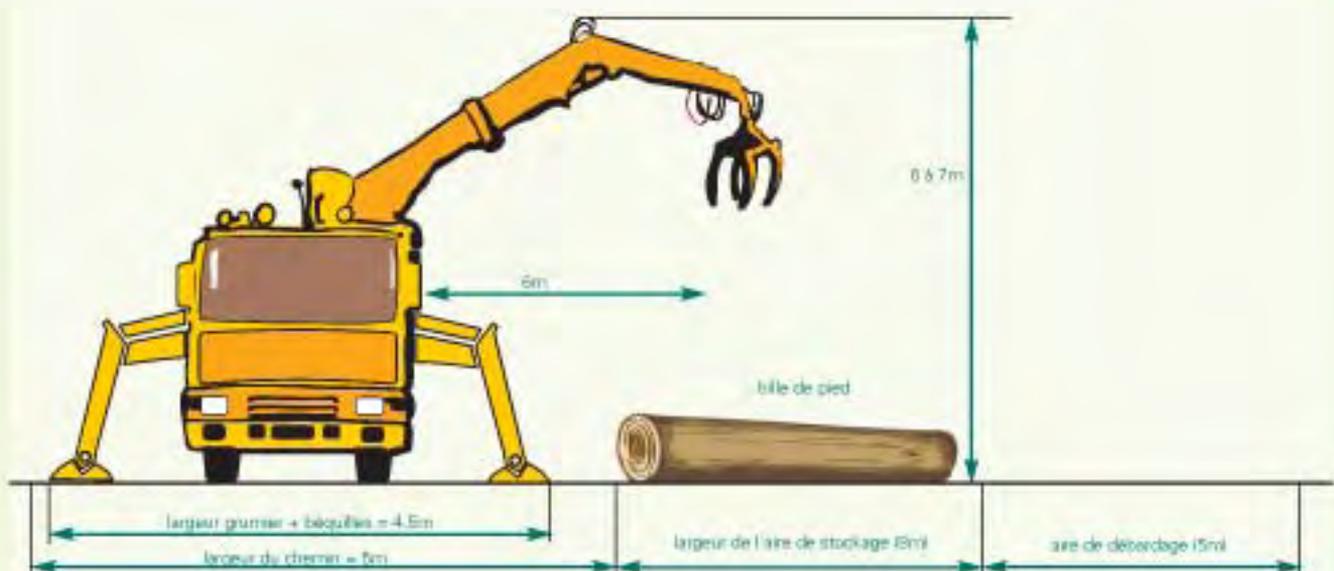
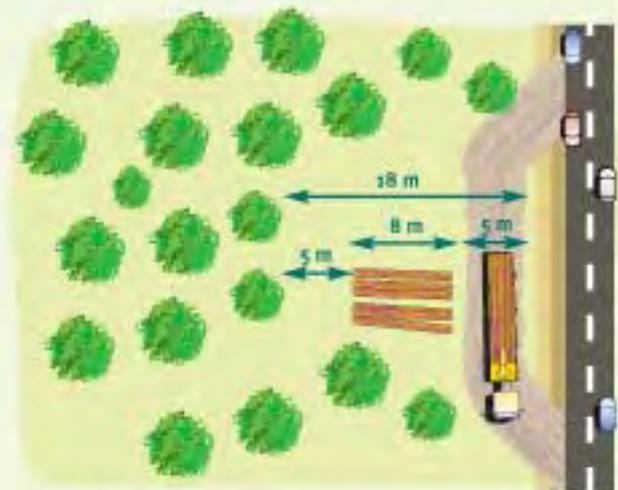
Les bois seront disposés à la périphérie de l'aire de stockage. Pour permettre le stockage des bois dans les meilleures conditions, les places de dépôt doivent être aménagées en terrain plat.

Les souches gênantes sont à araser. Le dessouchage est à éviter car il déstructure le sol et le rend sensible à l'orniérage. Cependant, il peut être utile dans le cas de souches trop imposantes (vieux taillis par exemple) ou pour l'empierrement.

Dimensions de la place de dépôt :

Sa largeur doit être d'environ 8 m pour permettre le stockage des grumes, auxquels il faut ajouter 4 à 5 m bien dégagés pour les manoeuvres du débardeur. La longueur de la place de dépôt sera fonction du volume de bois exploité, toutefois une longueur minimale de 30 m est souhaitable.

Une aire de 30 m x 8 m (soit 240 m²) peut accueillir 100 m³ soit environ 3 camions.





Un bon réseau de pistes et de routes perd de son efficacité en l'absence de places de dépôt.

Les places empierrées

Les places de dépôt doivent être empierrées aux endroits où les grumiers circulent: utilisation intensive, place de croisement ou de retournement occasionnelle, parking de chasse ou pour remorque de camion, présentation de lots abattus... Mais il est préférable et plus économique de multiplier les places de dépôt en terrain naturel plutôt que d'en prévoir une seule empierrée.

Une plate-forme empierrée est souvent fortement détériorée à l'issue des exploitations : manœuvre des tracteurs, ripage et gerbage des grumes, pollution de la grave par la terre rapportée... Et les bois peuvent être salis par les cailloux qui provoquent des dégâts sur le matériel de scierie. L'investissement devra donc être mûrement réfléchi.

Entretien

On doit éviter qu'entre deux exploitations, les places soient colonisées par le taillis, qui se révélerait gênant par la suite. **Un débroussaillage régulier est nécessaire.**

Comme les pistes, les contrats de vente devront prévoir les modalités de remise en état des places de dépôt.

Astuce

Il est possible de se rapprocher d'agriculteurs pour convenir de la création et de l'entretien d'une place de dépôt à usage commun, destinée par exemple au stockage de betteraves et de bois. Des exemples existent dans l'Aisne...

4- Route forestière



La route est une voie empierrée permettant le transport du bois par les poids lourds qui pénètrent grâce à elle au cœur de la forêt.

Lorsque les distances de débardage dépassent 500 mètres, la création d'une route empierrée s'impose pour faciliter les conditions de sortie des bois :

- de la parcelle (en diminuant les distances à couvrir par les tracteurs)
- de la propriété (en permettant l'accès aux camions grumiers dans la forêt)

Par la suite, ces voies favorisent la réalisation de travaux sylvicoles (accès aux parcelles, transport des plants et de matériel facilité), la surveillance, la chasse...

Étapes de construction des routes forestières

La structure des routes forestières est simplement constituée d'une épaisseur de matériaux pierreux dont la cohésion est assurée par le compactage. Le meilleur travail est réalisé en période sèche (fin de printemps, été) mais le sol doit être un peu frais puisqu'un sol sec ne permet pas un bon tassement de l'ensemble: il va bouger en s'humidifiant.

1- Défrichage

On peut exploiter en deux fois : d'abord l'emprise exacte des travaux, puis toute l'emprise pour faire « soleiller » la piste et récolter les arbres abîmés par les travaux. Toutefois, il est probable que les arbres « en première ligne » soient abîmés par les exploitations ultérieures et qu'il soit préférable de conserver des sujets de piètre qualité en bord d'emprise.

2- Réalisation de la plate-forme

Le décapage doit enlever toute la matière organique de surface (humus et première couche de sol). En se dégradant, elle va modifier les caractéristiques du sol, entraîner son tassement et déstabiliser la chaussée. Pour le décapage, la pelle mécanique est préférable.

Elle permet un travail plus fin mais pour un coût parfois plus important.



3- Epandage des matériaux : Deux types de chaussées

1- Une **chaussée monocouche** n'est constituée que d'un seul type de grave.



Choix des matériaux : pour combler tous les vides, il faut avoir tous les diamètres de matériaux, d'où l'utilisation de grave 0-60 par exemple (de 0 à 60 mm de diamètre).

Cette technique est économique et fréquente en forêt. Pour favoriser la conservation de la route, il faut restreindre l'accès et limiter la vitesse car le diamètre des matériaux en surface est inconfortable.

2- Une **chaussée multicouche** est constituée d'une couche de fond en sable pour le drainage, d'une couche de fondation et d'une couche de fermeture en éléments fins pour le confort.

Cette technique est moins courante pour les routes forestières. Elle peut être intéressante si on dispose de matériaux sur place pour la couche de fond, ou de moyens financiers pour améliorer le confort avec une couche de surface.



Choix des matériaux : pour une chaussée confortable, on peut choisir une grave de 0-40 en couche de fondation et une grave de 0-20 en surface. Une grave plus grossière est utilisée en couche de fondation car elle est moins chère.

1 roulement 2 liaison 3 fondation

Attention :

Sur les sols mouilleux ou à trop forte proportion d'éléments fins (limon ou argile pure), on doit parfois mettre en oeuvre une sous-couche drainante pour permettre la bonne tenue de l'ouvrage. Il s'agit d'une nappe géotextile que l'on déplie sur la plate-forme après décapage.



sans
géotextile
=
ornières

avec
géotextile
=
terrain stable



Conseils techniques :

Les accotements



accotement insuffisant = détérioration
la grave part dans l'accotement sous l'effet de la pression



accotement suffisant = préservation

Taille des cailloux

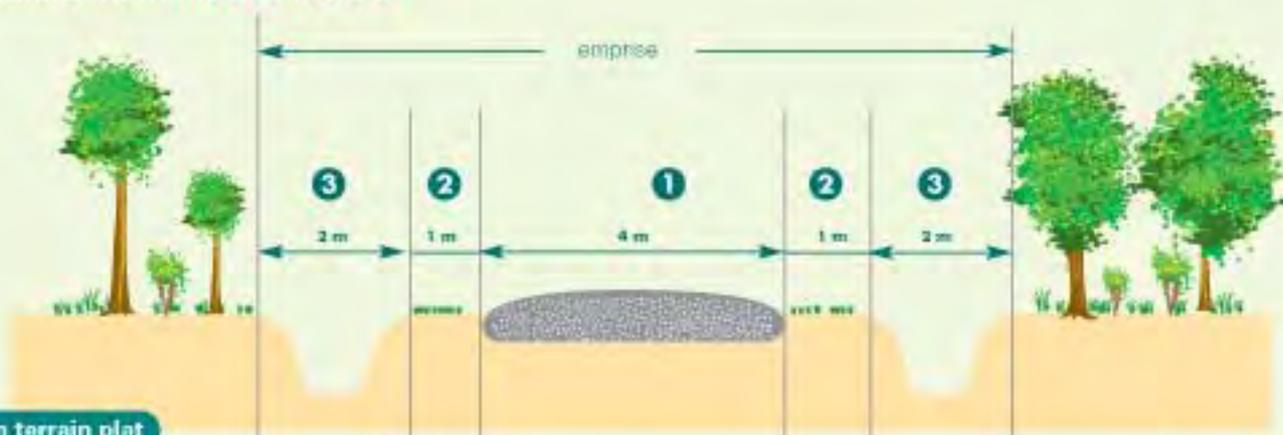
transfert de charge =
ornièrage



répartition des charges =
bonne stabilité

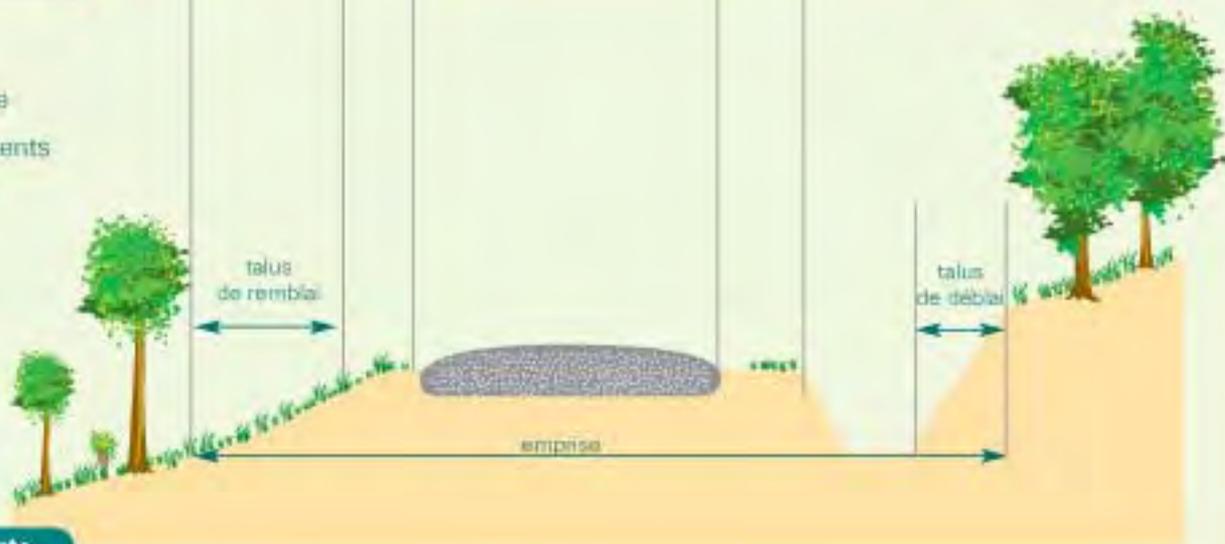


Dimensionnement des routes



en terrain plat

- 1 chaussée
- 2 accotements
- 3 fossés



en pente

Largeur de l'emprise

L'emprise doit être suffisamment large pour permettre une mise en lumière de l'ouvrage puisqu'un environnement humide est préjudiciable pour les routes. L'idéal est de pouvoir atteindre une largeur équivalente à la hauteur du peuplement voisin. Une emprise large peut aussi servir de coupe-feu.

Empierrement

Une largeur de 3 à 3,5 m est suffisante. Toutefois, une surlargeur est parfois nécessaire pour garantir la stabilité de la chaussée, permettre le croisement de véhicules légers sur l'accotement, éviter l'orniérage par le passage répété sur un même point de la chaussée...

Accotements

Les accotements ont pour but de sécuriser la circulation et contenir le corps de chaussée : pour assurer ce rôle, il faut un accotement compacté **d'au moins 1 m** de chaque côté de la chaussée.

Pente de l'ouvrage

Dans les terrains accidentés, les pentes en long des tracés **ne devraient pas excéder 8 %** afin de permettre une progression normale et d'éviter les efforts d'arrachement occasionnés par les véhicules en période de pluie, neige fondante...

Mais la réalité est parfois différente, les rares parties qui doivent être négociées à des pentes supérieures devraient être revêtues d'un matériau permettant une meilleure adhérence.

Cependant, même en terrain plat, il y a toujours intérêt à profiter des dénivelés de façon à donner une pente en long, même légère, permettant une meilleure évacuation des eaux de surface et un meilleur écoulement des fossés. **Il est souhaitable d'avoir une pente minimum de 1.5 à 2 %.** Il est recommandé **de donner à la route une forme légèrement bombée.**

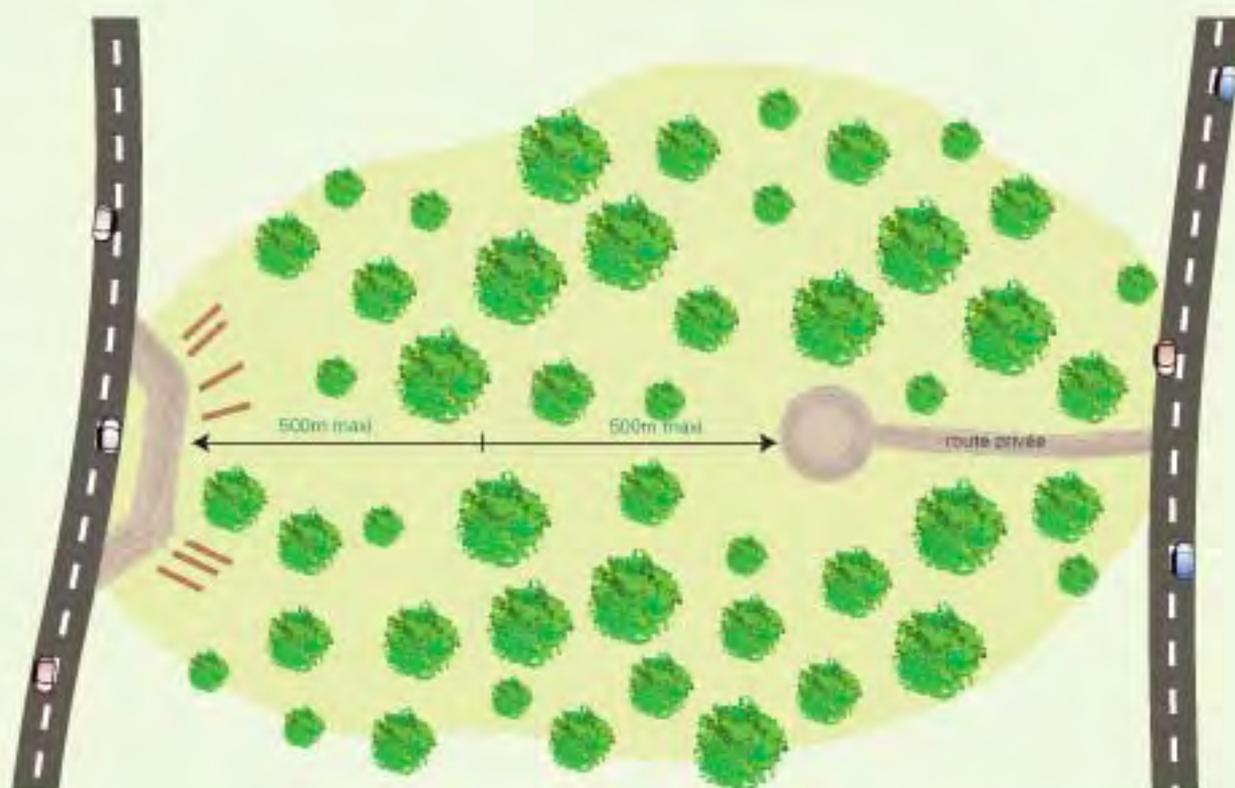


Densité du réseau de la desserte

La densité de routes et de pistes doit être calculée en fonction de la forme de la propriété et des contraintes de terrain.

Les routes qui desservent une propriété doivent être distantes au plus de 1000 m (optimum 500 m), ce qui permet une distance de débardage de 500 m maximum (optimum 200 m). Au delà, on considère qu'une propriété n'est pas desservie.

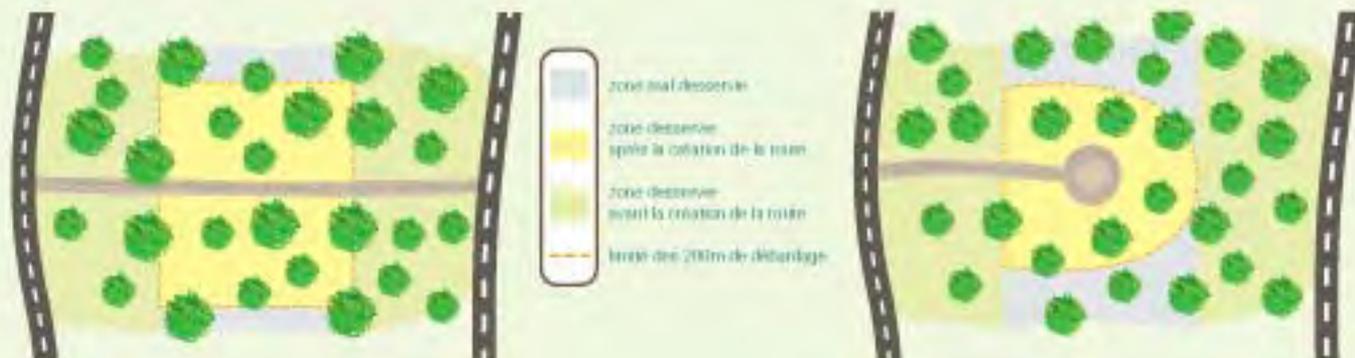
Une forêt est sous-équipée en voie de desserte avec moins de 100 m de route pour 10 ha et moins de 250 m de piste de débardage pour 10 ha.



Ces densités théoriques s'appliquent surtout sur des massifs d'une centaine d'hectares minimum, de forme simple. Bien souvent, il sera nécessaire de concevoir un réseau surdimensionné pour s'adapter aux contours complexes de certaines forêts, à la desserte existante et au relief ou pour permettre la desserte de petits bois.

Dans les forêts de petites surfaces, des études au cas par cas sont nécessaires et peuvent parfois conclure à l'intérêt d'une route seule (bois enclavé) ou de pistes et places de dépôt seules (bois en bord de route publique).

Route traversante ou sans issue?



La première solution est plus confortable pour la surveillance, la rotation des camions et la chasse.

La seconde solution est souvent préférable si on souhaite restreindre l'accès du public et surtout réaliser d'importantes économies puisque le linéaire terrassé et empierré est plus faible.

Les routes forestières et l'eau

L'eau est le principal ennemi des routes. Pour leur conservation, il faut éviter que l'eau stagne et ne s'infilte dans l'ouvrage.

Sur la route

Les profils en long ou en travers doivent prévoir une pente (voir «dimensionnement des routes»). Contre le ruissellement dans les pentes, on peut choisir d'ouvrir des saignées, de poser des rigoles ou de créer des dos d'âne moins chers et qui ralentissent la circulation. L'érosion hydrique des routes concerne d'abord les sables. Il faut donc en surface des matériaux grossiers et des éléments fins (effet de cohésion).

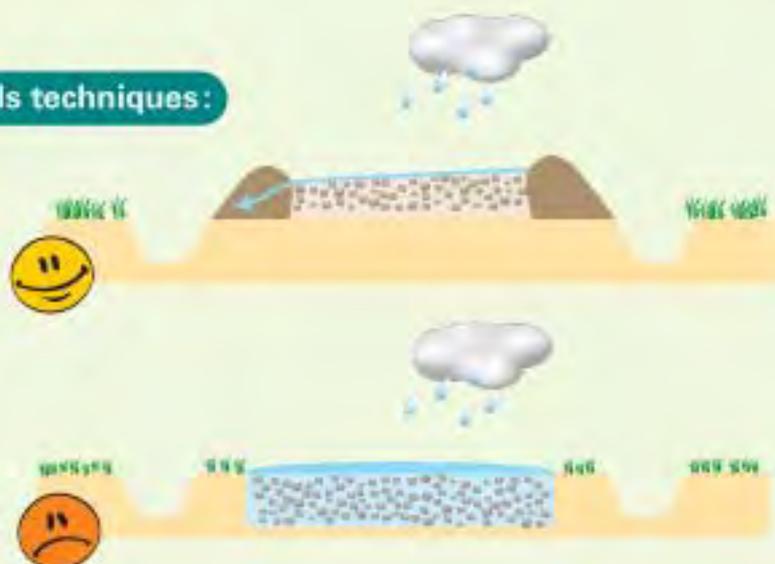
Autour de la route

Une emprise large évitera le ruissellement de l'eau venue des arbres sur la chaussée et favorisera son assèchement. Des fossés seront souvent nécessaires pour le drainage de la chaussée. Ils devront être accompagnés de passages busés à l'extrémité des pistes principales ou des places de dépôts.

Lors de la réalisation de l'ouvrage, une surélévation de la route par rapport au terrain naturel est souhaitable pour éviter l'effet «chaussée piscine» qui accompagne les décaissements trop importants.



Conseils techniques:



Surrélévation + légère pente
= ruissellements

Chaussée « piscine »
= accumulation

L'entretien du réseau de desserte forestière

Le réseau de desserte représente, pour les propriétaires forestiers, un investissement lourd qu'il convient d'entretenir régulièrement afin d'éviter sa dégradation sous les effets du temps et du passage des engins de débardage ou de transport. La période estivale se prête bien à la mise en oeuvre des travaux d'entretien, les voies et les terrains étant en général bien ressuyés.

Les entretiens préventifs sont toujours plus faciles et moins onéreux que les entretiens curatifs, ils ne doivent donc pas être négligés. Le coût moyen d'entretien est estimé entre 1 et 2% par an de l'investissement de départ. Avec un entretien régulier, la durée de vie d'une route forestière est de plus de 30 ans.

1- Conditions d'utilisation

Pendant quelques mois après la création d'une route, il est important de restreindre son utilisation aux véhicules légers afin de permettre le tassement naturel des matériaux.

Ensuite, **la circulation doit être réglementée** pour éviter les dégradations importantes : vitesse réduite (30 km/h), pas de circulation en période de dégel, utilisation interdite aux tracteurs qui abîment le revêtement et apportent de la terre qui détériore la chaussée. Ces premières mesures préserveront la chaussée et limiteront les entretiens lourds.

2- Entretien après chantier

En premier lieu, **un rechargement après création est souvent nécessaire.**

Pour cela, un excédent de grave pourra être laissé à la fin du chantier.

Ce rechargement est normal car l'ouvrage se tasse naturellement.

Il doit toutefois être limité : s'il est trop conséquent, il peut traduire un défaut de conception.

3- Tous les ans

- **Entretien des ouvrages d'assainissement** (fossés, passages busés, radiers, rigoles...). On doit enlever les obstacles pour garantir la libre circulation de l'eau. Il peut s'agir d'amas de feuilles, de terre ou de bois laissés après exploitation.

- **Fauchage des bas-côtés**

4- Tous les 4-5 ans

- **Curage des fossés** si nécessaire.

- **Arasement des accotements.**

Ils doivent être dérasés plutôt que surélevés, bien en pente, régulièrement fauchés pour éviter qu'ils ne se surélèvent et que l'eau s'infiltré dans les rives à cause de la végétation.

- **Réparation des ornières** et des nids de poule au besoin.



Afin de limiter les coûts, on peut essayer de négocier l'entretien avec d'autres usagers autorisés à utiliser les chemins (chasseurs, randonneurs, centre équestre ou club sportif...).

Pénétration du public

Si le propriétaire forestier souhaite réglementer la pénétration du public, il doit mettre en place :

- un système de fermeture du chemin (barrière, chaîne... dans ce cas, un chemin est présumé fermé même si le dispositif de fermeture est ouvert),
- une signalisation adaptée (panneau « propriété privée »).



Contrôle de la fréquentation par le public

L'amélioration de la desserte forestière peut encourager la fréquentation de la forêt. Toutefois, les chemins canalisent le public, qu'il est alors plus facile de contrôler. Par ailleurs, peu de promeneurs s'aventurent loin des voies principales, en l'absence de signalisation.

Si l'on souhaite limiter l'accès au bois, notamment aux engins motorisés et aux chevaux, une barrière et surtout des voies sans issue sont dissuasives. Pour compléter le dispositif, on peut s'abstenir d'entretenir l'entrée des chemins en été. Les herbes hautes et les buissons vigoureux peuvent suffire à cacher les accès secondaires.



L'ouverture des forêts privées au public

Si la fréquentation du public est souhaitée sous certaines conditions, il est possible de passer des conventions avec les collectivités locales pour réglementer les accès et pour garantir la sécurité des usagers. Les subventions allouées permettent de réaliser des investissements et des travaux dans l'intérêt du propriétaire et de sa forêt.



Aspects économiques

Cloisonnement d'exploitation

Modalités techniques : Largeur 4 à 5 m tous les 25 m.

Coûts : 0 à 700 € / ha.
(en fonction de la valeur des bois sur pied)

Avantages : Facilite la sortie des bois et limite les dégâts d'exploitation sur les arbres et le sol de la parcelle.

Piste de débardage

Modalités techniques : sans empierrement, largeur 4 à 5 m.

Coûts : 4 à 7 €/ m linéaire.

Avantages : Permet la progression rapide et aisée des tracteurs de débardage des zones d'exploitation vers les places de dépôt.

Place de dépôt + Aire de retournement

Modalités techniques : Place de dépôt : 20 à 30 m de longueur et 10 à 13 m de largeur (200 à 400 m).
Aire de retournement : 15 m de diamètre (150 à 200 m).

Coûts : 10 à 15 €/ m².

Avantages : Permet un chargement des bois en sécurité et la présentation de lots de bois abattus pour la mise en vente.

Route forestière

Modalités techniques : largeur de chaussée = 4 m,
largeur des accotements = 1 m,
largeur des fossés = 2 m.

Coûts : 60 à 90 €/ m linéaire.

Avantages : Permet le transport de bois par les poids lourds au coeur de la forêt et un bon accès d'une manière générale.

**Centre Régional de la Propriété Forestière
Nord pas de Calais Picardie**
96 rue Jean Moulin - 80000 Amiens
Tél : 03 22 33 52 00 - Fax : 03 22 95 01 63
E-mail : nordpicardie@crpf.fr

Organismes ayant participé au comité technique :

**SYNDICAT DES PROPRIETAIRES FORESTIERS
SYLVICULTEURS de la SOMME
GROUPEMENT DE GESTION ET DE PRODUCTIVITE
FORESTIERE D'AMIENS**
96, rue Jean Moulin - 80000 AMIENS
Tél : 03 22 45 35 22 - Fax : 03 22 45 34 02
E-mail : ggpf@nnx.com
Tél Syndicat : 03 22 95 80 80

**SYNDICAT DES PROPRIETAIRES FORESTIERS
SYLVICULTEURS DE L'OISE
COOPERATIVE BOIS FORET**
BP 159 - 27, Rue d'Amiens
60281 MARGNY LES COMPIEGNE CEDEX
Tél : 03 44 90 36 00 - Fax : 03 44 90 36 01
E-mail : bois.foret@wanadoo.fr
Tél syndicat : 03 44 90 36 05 - Fax : 03 44 36 00 22
E-mail : syndicat.forestier.oise@wanadoo.fr

**SYNDICAT DES PROPRIETAIRES FORESTIERS
SYLVICULTEURS de l'AISNE
GROUPEMENT SYLVICOLE AXONIEN**
Maison de l'Agriculture de l'Aisne - 1, rue René Blondelle
02007 LAON CEDEX
Tél : 03 23 23 35 06 - Fax : 03 23 23 20 17
E-mail : contact@foret-aisne.com

**SYNDICAT DES PROPRIETAIRES FORESTIERS
SYLVICULTEURS DU NORD
COOPERATIVE FORESTIERE DU NORD**
6, place de la Piquerie - 59132 TRELON
Tél : 03 27 59 71 27 - Fax : 03 27 59 73 87
E-mail : contact@cofnor.com

**SYNDICAT DES PROPRIETAIRES FORESTIERS
SYLVICULTEURS DU PAS DE CALAIS**
4, rue du Moulin - 62990 ROYON
Tél : 03 21 90 61 32 - Fax : 03 21 90 61 32
E-mail : serge.de-hauteclocque@wanadoo.fr

INSTITUT POUR LE DEVELOPPEMENT FORESTIER
23, Avenue Bosquet - 75007 PARIS
Tél : 01 40 62 22 80 - Fax : 01 45 55 98 54
E-mail : paris@association-idf.com

Vous pouvez également consulter
la DIRECTION DEPARTEMENTALE
DE L'AGRICULTURE ET DE LA FORET
de votre département pour toutes les questions
relatives aux subventions ou réglementaires.

Brochure conçue et réalisée en mars 2005 par :
Sylvain PILLON et Vincent BRETON, avec la participation de Cédric MESLIER, CRPF Nord Pas de Calais-Picardie.

Cette brochure a bénéficié d'un financement du Conseil Régional de Picardie et du Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation, de la Pêche
et des Affaires rurales.

Crédit photos : CRPF Nord-Picardie et Champagne-Ardennes, H. MARTINACHE (Bois-Forêt)

Pour toute information sur la forêt privée : <http://www.foretpriveefrancaise.com>
Pour toute information sur la certification forestière : e-mail : pefc.nordpicardie@wanadoo.fr