



UNE ROUTE FORESTIÈRE, UN BON INVESTISSEMENT

UNE ROUTE DE LA PARCELLE À L'USINE...

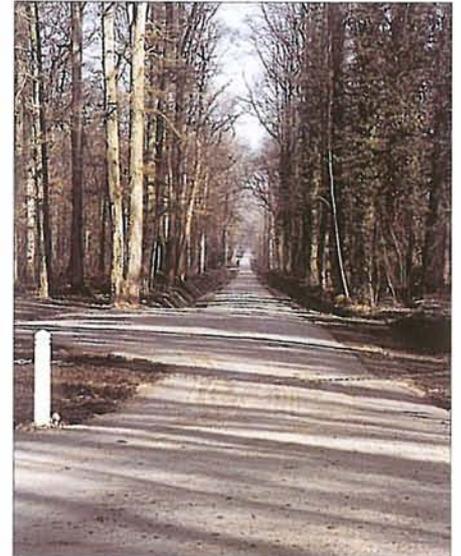
Autrefois

La gestion en taillis sous futaie donnait du bois de feu, des grumes courtes, tous produits facilement manipulés et transportés localement par des moyens hippomobiles. Quand les pièces étaient trop grosses, elles étaient façonnées sur place.

Aujourd'hui

La transformation est concentrée dans de grandes unités de sciage ou de fabrication de divers produits (papier, panneaux de particules, palettes, etc.). Pour bien valoriser les produits de la forêt, il faut une bonne route du lieu de production au lieu de transformation.

Tous les produits de la forêt vont à l'usine par camions dépassant 40 tonnes en charge.



Route forestière accessible aux grumiers.

Finis le chemin creux, il faut construire une route fonctionnelle pour les moyens d'aujourd'hui

UN INVESTISSEMENT LOURD : 15 à 30 €/ml

Pour limiter les contraintes :

- Un échange ou un achat de parcelles judicieux peut considérablement modifier les données.
- Il faut toujours privilégier les accès par les routes départementales ou nationales, beaucoup moins susceptibles d'être limitées en tonnage que la voirie communale. L'utilisation de cette dernière est soumise à dérogation, caution et remise en état...

Pour privilégier l'efficacité :

Pour une même longueur, l'efficacité des routes est variable en fonction de leur disposition. On peut généralement les classer de la façon suivante en ordre décroissant :

- "Pénétrante" dans le massif avec place de retournement.
- "Traversante", joignant une route à une autre.
- "Bordante", en périmètre de forêt.
- "D'accès", extérieure au massif.

En forêt de plaine :
moins de 11 m/ha : sous-équipement
14 m/ha : équipement moyen
plus de 17 m/ha : sur-équipement

Pour faire des économies de kilomètres :

- Etudier une route desservant plusieurs propriétés, avec convention d'usage et d'entretien (schéma de desserte).
- Ne pas reprendre systématiquement les anciennes lignes car leur disposition n'est pas toujours bonne. Par contre, l'ancien réseau servira utilement au débardage.

Pour protéger l'investissement :

- Limiter l'usage et la vitesse, interdire l'utilisation en dégel, entretenir les fossés (écoulement), dégager les abords de la route (assèchement).
- Désherber régulièrement les bas côtés et le centre pour que la boue et l'eau s'écoulent hors de la chaussée.
- Protéger l'intégrité de la forêt en posant des barrières.

Pour être en accord avec les règlements :

- S'il y a ruisseau ou drainage, voir la loi sur l'eau.
- Penser à contacter la DDE pour les raccordements au réseau routier public.

MAIS UN INVESTISSEMENT RENTABLE

Accéder facilement, rapidement, c'est toujours rentable, surtout pour vendre les coupes.

C'est une économie

- Pour la gestion et la garderie,
- Pour les travaux sylvicoles,

C'est une plus-value

- Pour les coupes à vendre,
- Pour la chasse,
- Pour la valeur foncière du bien,

C'est une sécurité

- Pour la surveillance phytosanitaire,
- Pour la défense contre l'incendie.

CHOIX DE L'ITINÉRAIRE ET DES DÉPÔTS

Quelques recommandations techniques

- Éviter les sources, les zones mouilleuses.
- Rechercher les terrains portants.
- Rechercher des pentes douces et limiter les virages.
- Limiter l'impact sur le paysage.

Chercher le plus fonctionnel
au meilleur prix



Renforcement d'une route existante

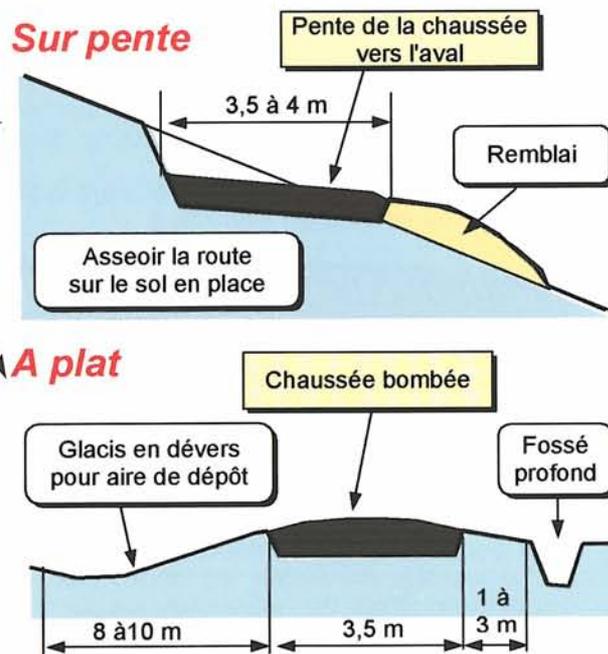
CONSEILS POUR RÉUSSIR SA ROUTE

Quelques principes à respecter

- **Éliminer l'eau par tous les moyens.**
 - Capter le ruissellement et faire des passages busés.
 - Sur sol en pente, incliner la chaussée vers l'aval pour évacuer les eaux de pluies.
 - Sur le plat, faire une chaussée bombée, avec fossés ou glacis en dévers.
- **Travailler par temps sec.**
- **Asseoir les couches de fond en gros matériaux, tasser, puis mettre au-dessus des matériaux plus fins et tasser.**
- **Éviter l'usage de la route aussitôt après sa construction.**
- **Sur sols argileux ou limons profonds, prévoir un géotextile avant la première couche.**
- **Sur sols caillouteux, portants, les couches de matériaux peuvent être moins épaisses.**

Quand il y en a, les matériaux pris sur place sont moins coûteux. C'est possible sans autorisation si l'affouillement ne dépasse pas 1 000 m² et si l'extraction n'excède pas 2 000 tonnes.

Profils en travers types



Un investissement précieux
à préserver

CONCILIER DÉBARDAGE ET ROUTE

La route forestière est réservée aux voitures, aux camions de transport et à l'accès aux parcelles mais **aucun engin de débardage, même les porteurs, ne doivent rouler dessus pendant leur travail, ni encore moins traîner des bois.** Ainsi la route restera propre et en bon état. Pour cela il faut aménager de part et d'autre des aires de dépôt ou un glacis de 5 à 8 m de large, en bordure. Une aire de stationnement pour remorques restantes est aussi utile, surtout pour le transport des bois d'industrie.

LES AIDES FINANCIÈRES

Les aides financières sous forme de subvention peuvent couvrir 40 % du devis plafonné. Ce taux peut être majoré jusqu'à 60 %, en cas de groupement, dans les zones faisant l'objet de mesures de protections et dans certaines zones susceptibles de bénéficier de financements européens spécifiques.

Dans certains départements, cette aide peut être abondée par une avance remboursable à 0 % couvrant 30 % de l'investissement (et) ou par une subvention. Ces aides complémentaires ont pour origine le Conseil Régional ou le Conseil Général. Se renseigner auprès du technicien C.R.P.F. de votre département.

Consultez un gestionnaire ou un technicien pour trouver
le meilleur rapport efficacité-prix

