



Certifié ISO 14001

CENTRE REGIONAL

DE LA PROPRIETE FORESTIERE

D'ILE-DE-FRANCE ET DU CENTRE

LA DESSERTE FORESTIÈRE : MIEUX GÉRER SA FORÊT, VALORISER SON PATRIMOINE

Elle apporte une plus-value à la valeur foncière de la forêt.

Un bon réseau de desserte est un impératif de gestion qui répond aujourd'hui à un souci de rentabilité économique.

Un meilleur accès à vos parcelles forestières valorise votre patrimoine.

Les intérêts sont multiples :

- gestion forestière optimisée (coupe, surveillance),
- exploitation forestière organisée,
- stockage et chargement possibles à l'intérieur du massif, assurant la sécurité du chargement et préservant la voirie publique,
- vente des bois toujours possible et mieux négociée,
- pratique de la chasse sécurisée et meilleure réalisation du plan de chasse,
- présence de milieux ouverts ; banquettes enherbées favorables au grand gibier, développement d'une flore des milieux ouverts,
- rapidité d'intervention sur les incendies et en cas d'accident.



Photo F. MASSÉ

Allée forestière empierrée type

La voirie accessible au matériel d'exploitation et de transport des bois est souvent insuffisante en forêt privée.

Le développement des techniques sylvicoles et la mécanisation de l'exploitation obligent désormais les propriétaires forestiers à moderniser leurs réseaux de desserte.

La plupart des chemins en terrain naturel ne permettent pas le passage d'engins lourds pour la sortie des bois et leur départ vers les unités de transformation.

La desserte forestière, un outil de progrès

C'est l'ensemble des pistes, allées et routes permettant la visite et la surveillance de la forêt, la sortie des bois exploités vers une aire de stockage accessible aux camions grumiers au cœur du massif.

Les **pistes** ne servent que pour la circulation d'engins tout terrain (débusquage, débardage). Elles sont en terrain naturel et appartiennent au domaine privé.

Les **routes** doivent supporter des véhicules lourds de type grumiers ou camions porte-engins, soit des charges allant jusqu'à 15 tonnes par essieu par tous les temps. Elles donnent accès aux aires de stockage. Elles sont empierrées ou bitumées et font partie du domaine privé ou public.

✂ 1 - Une desserte suffisante et adaptée

A distance égale, les phases de débusquage et de débardage sont beaucoup plus chères que le transport sur route par grumier. Il faut en minimiser le coût en permettant l'accès des grumiers au cœur de la forêt.

La recherche d'un compromis entre les coûts d'exploitation élevés dus à des distances de débardage trop longues et ceux liés à l'investissement et à l'entretien d'une route a ainsi permis de définir le réseau de desserte optimal en forêt de plaine :

- ✓ piste de débardage : 25 mètres/ha,
- ✓ distance de débardage maximum : 500 mètres,
- ✓ route accessible aux grumiers : 10 mètres/ha.

Remarque : Si le sol est portant, les pistes de débardage ne sont pas nécessaires. On peut alors utiliser les cloisonnements d'exploitation (Cf. fiche «les cloisonnements») et des allées existantes pour amener le bois sur l'aire de stockage.



Bien compacter la chaussée avant toute utilisation



Un chemin adapté au transport des bois

✂ 2 - Caractéristiques d'une route forestière empierrée

Pour supporter des charges allant jusqu'à 15 tonnes par essieu en toute saison, une route forestière doit respecter certains critères techniques qu'il ne faut surtout pas sous-estimer.

Le dimensionnement de ces travaux est une affaire de spécialistes : il varie essentiellement selon la portance du sol en place, c'est-à-dire de sa capacité de résistance aux charges appliquées. Le diagnostic porte sur la nature du sol (sable, limon, argile, teneur en cailloux,...) et sur son état (degré d'humidité, densité).

Attention :

proscrire les stagnations et les infiltrations d'eau qui sont les principaux ennemis de la route (nid de poule, ornière).

Pour cela, il faut :

- ✓ donner une forme bombée à la chaussée de fossé à fossé,
- ✓ bien la compacter,
- ✓ assurer un bon éclairage, l'évaporation en surface dépendant directement de l'ensoleillement et de l'aération de la chaussée.

Dans les zones très mouilleuses de plaine, la pose d'un géotextile de fossé à fossé sous l'empierrement est une solution bien éprouvée.

La durée de la voirie dépend aussi de son entretien. Réalisé de façon préventive, celui-ci vise essentiellement à préserver la chaussée de l'humidité. Le curage régulier des fossés permet de maintenir la voirie au sec.

Une nouvelle technique, couramment utilisée pour la réalisation de terrassements autoroutiers en milieu humide, fait son apparition sur les chantiers forestiers : le traitement du sol au liant hydraulique.

Après décapage de la terre végétale, un liant est réparti en surface puis incorporé avec le sol en place sur une trentaine de centimètres d'épaisseur. Le mélange est humidifié si nécessaire, puis compacté et recouvert d'une couche de finition en matériau fin.

La couche de fondation mise en œuvre est imperméable et évite ainsi toute remontée capillaire ou argileuse.

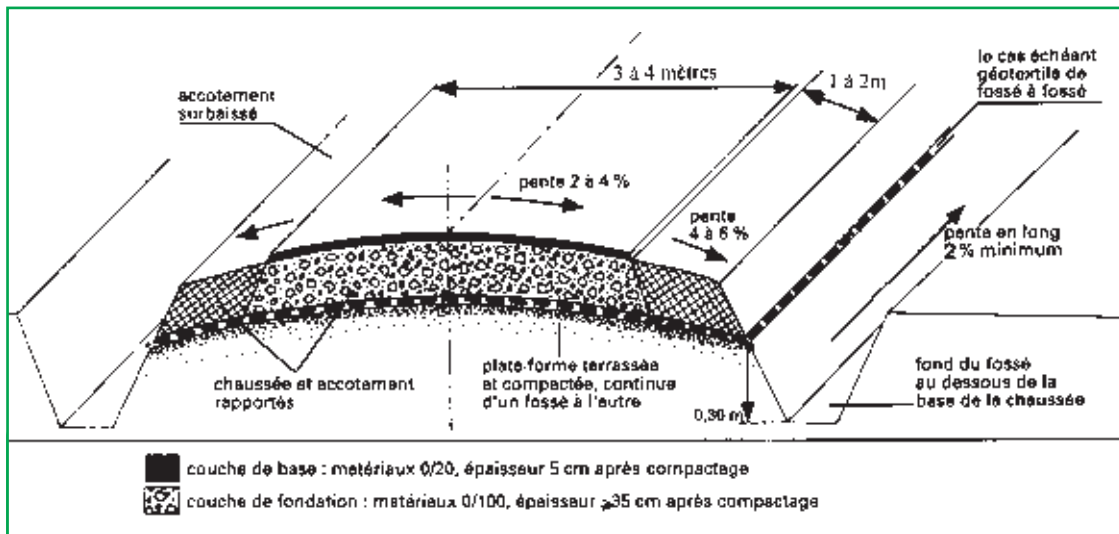
Photo J.-L. CHOPINEAU



Bien compacter la chaussée...

✂ 3 - Profil en travers d'une route forestière de plaine

Pour supporter des charges allant jusqu'à 15 tonnes par essieu en toute saison, une route forestière doit respecter certains critères techniques qu'il ne faut surtout pas sous-estimer.



Chaussée d'une route forestière empierrée type

✂ 4 - Les aménagements complémentaires

Passages busés : indispensables :

- ✓ en travers pour le franchissement des fossés coupant la route, au niveau des points bas humides (l'empierrement doit rester au sec),
- ✓ en long à chaque entrée/sortie des parcelles forestières d'aires de stockage,...



Passage busé Ø 400 mm

Prévoir des buses d'au moins 400 mm de diamètre.

Place de retournement : cet aménagement peut-être de forme circulaire, en "T" ou en "Y". Il 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.

Cette place ne doit pas être utilisée pour le stockage des bois car elle risquerait d'être rapidement dégradée.



Place de retournement circulaire

Places de dépôt - aires de stockage : Il est indispensable d'en prévoir lorsqu'une piste débouche sur une route afin d'éviter le stockage des bois sur le bord de la chaussée. Il peut être utile d'en réaliser plusieurs le long de la route si la longueur de celle-ci en limite de forêt dépasse 1km.

Le schéma directeur de desserte forestière : un outil de gestion

Le schéma directeur résulte de l'étude de la desserte d'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. Il doit rechercher la meilleure desserte des massifs boisés. Les projets de création ou d'amélioration sont hiérarchisés selon leur degré d'urgence, après consultation de tous les intéressés.

Le schéma directeur, basé sur la concertation, permet de privilégier les projets collectifs (route empierrée desservant plusieurs propriétés) qui ont le gros avantage de diminuer la part individuelle de financement de chacun des propriétaires concernés.

Cette approche globale permet de présenter des projets cohérents, susceptibles de bénéficier de façon prioritaire d'aides financières bonifiées de la part des pouvoirs publics.

✂ 1 - Les documents existants

Différents schémas directeurs de desserte forestière ont été réalisés en région Centre :

- ✓ Le Sud Berry (Cher),
- ✓ Le Pays Fort (Cher),
- ✓ La Forêt de Choussy (Loir-et-Cher),
- ✓ La Forêt de Bruadan (Loir-et-Cher),
- ✓ Le Perche (Eure-et-Loir et Loir-et-Cher),
- ✓ Le massif de Lorris en forêt d'Orléans (Loiret),
- ✓ La Sologne de l'Est (Loir-et-Cher),
- ✓ Le massif de Champrond-en-Gâtine (Eure-et-Loir).
- ✓ **Équiper votre forêt d'une bonne desserte représente un investissement durable qui valorise votre patrimoine.**
- ✓ **C'est l'investissement forestier dont le temps de retour est le plus court.**
- ✓ **Le penser en concertation avec vos voisins dans le cadre d'un schéma directeur de desserte forestière permet d'en limiter le coût et d'être prioritaire pour bénéficier d'aides publiques.**

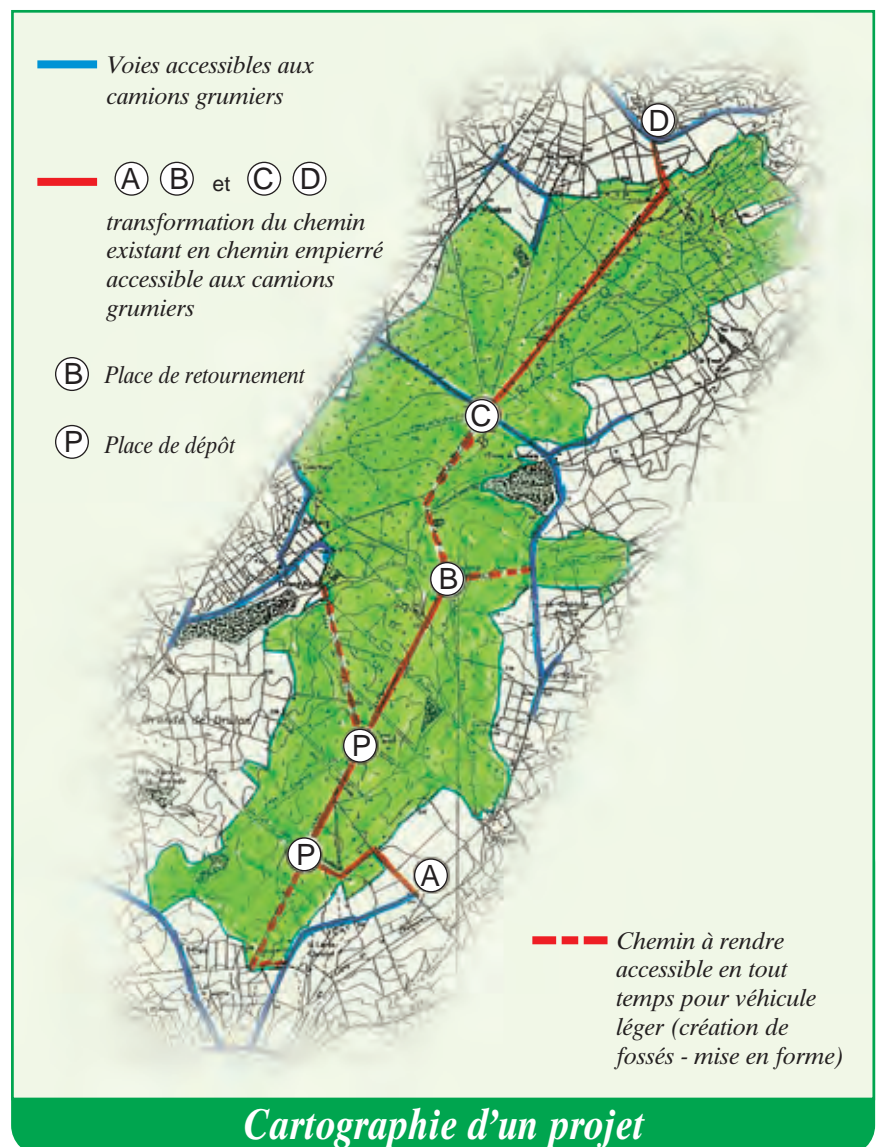
✂ 2 - Les aides au financement

Elles concernent les travaux de création ou d'amélioration de routes forestières, l'ouverture de fossés et la création de places de retournement des grumiers. Elles sont bonifiées si les investissements sont faits dans le cadre d'un schéma directeur.

Les pistes de débardage en terrain naturel et les travaux d'entretien de la chaussée (fauchage des accotements, comblement des "nids de poule", curage des fossés) ne sont pas des opérations éligibles.

Renseignements auprès des Directions départementales de l'agriculture et de la forêt pour les modalités d'attribution.

✂ 3 - Exemple de schéma directeur de desserte forestière



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 de fiches réalisées par le C.R.P.F. d'Ile-de-France et du Centre avec le concours du Conseil Régional du Centre.