

La desserte forestière : pourquoi un bon réseau ?

Pistes, routes, places de dépôt et aménagements connexes indispensables.

Un bon réseau de desserte,
une plus-value pour votre forêt,
Sylvain Gaudin © CNPF

Des intérêts multiples :

- Gestion forestière optimisée (accès aux parcelles et aux coupes, surveillance) et 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 ;
- Rapidité d'intervention des secours en cas d'incendie ou d'accident ;
- Augmentation et/ou amélioration de la capacité d'accueil de la faune sauvage (petite et grande), ainsi qu'une diversification des milieux pour permettre une augmentation de la biodiversité.

Indispensable 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 permettent 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'abatage mécanisé obligent désormais les propriétaires à moderniser leur réseau de desserte pour le rendre fonctionnel et sécurisé.

Selon la forêt, le réseau peut comporter des pistes et routes, des places de dépôt, des places de retournement et des passages busés, 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.

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

Piste et route

I Piste de débardage

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 débarder 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.



*Débardage avec un engin léger permettant de respecter les sols,
Sylvain Gaudin © CNPF*

I Route

Les grumiers ont besoin d'aménagements qui nécessitent
une plus grande ingénierie pour 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
(sables, limons, argiles, teneur en cailloux, humidité ...).

I Quelle densité ?

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

- Piste de débardage : 25 m/ha ;
- Distance de débardage maximale : 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
(nécessaire pour une sortie adaptée aux grumiers).

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

**Les routes forestières sont un
atout indéniable pour mieux
vendre ses bois.**

I Caractéristiques des routes

Différentes techniques existent : l'empierrement, le
traitement suivi d'un liant, la stabilisation ... Cependant, les
caractéristiques restent les mêmes.

I 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).

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) et finition (grave de 0/30 mm de diamètre).



Le géotextile, très utile dans les zones mouilleuses,
Pierre-Edmond Lelievre © CNPF

I 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.

I Route en terrain naturel

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

Les autres aménagements

I Place de retournement, indispensable pour une desserte forestière efficace et sécurisée

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. Il est préférable de privilégier un aménagement en « T » ou en « Y » plutôt que 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.

I Place de dépôt ou de chargement

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.

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, il est recommandé d'installer un accès aux grumiers parallèle à la route départementale.



La place de dépôt, essentielle pour bien vendre ses bois,
Augustin Bouthenet © CNPF

I 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 et des aires de stockage.

À SAVOIR : DEMANDE D'AUTORISATION

La réglementation n'autorise pas le chargement depuis une route départementale, mais cela peut être toléré en demandant une autorisation de stationnement, même provisoire, auprès de la Direction Départementale des Territoires. De même, une demande doit être effectuée avec un état des lieux pour tous les 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 :

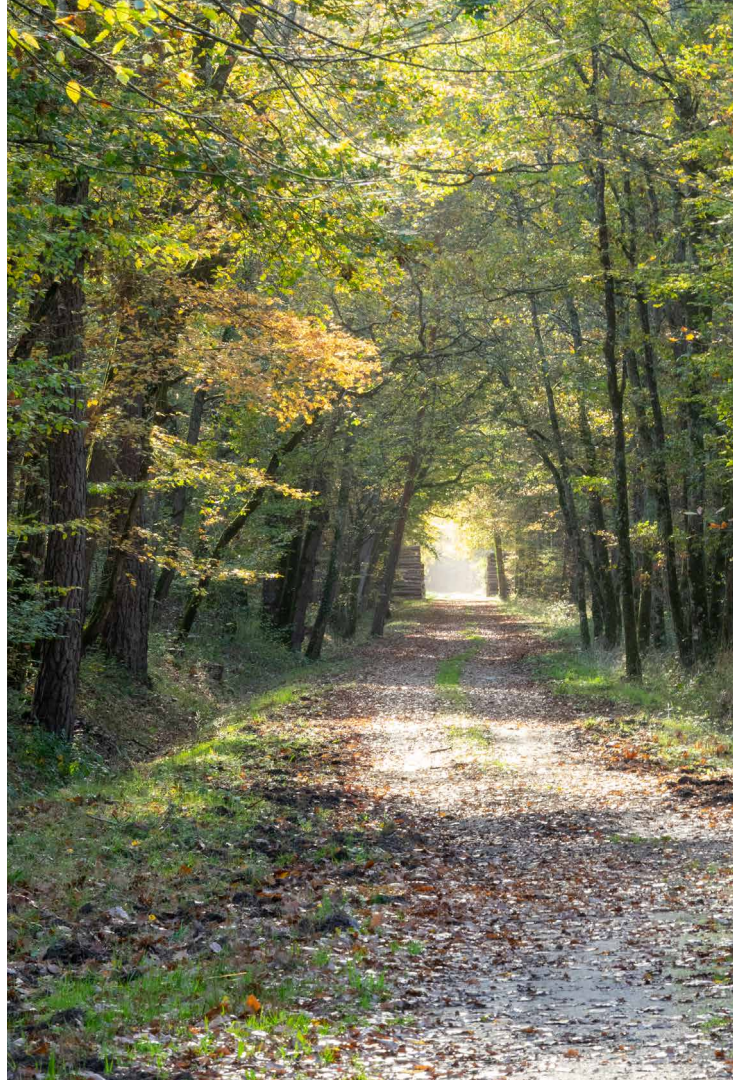
- en limitant la vitesse sur les routes empierrées (possibilité d'aménager des ralentisseurs) ;
 - en curant les fossés régulièrement (tous les 3 à 5 ans) ;
 - en supprimant la végétation faisant ombrage à la chaussée ;
 - en entretenant les passages busés ainsi que leur tête.
- Remarque : l'élargissement 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, telles que le DEFI travaux (réduction d'impôt sur le revenu), ainsi que des subventions de l'Europe, de l'État et des collectivités, bonifiées pour les projets collectifs ou inscrits dans un schéma de desserte.

N.B : Pour éviter les risques d'accidents et de collisions lors de l'entrée des intervenants (grumiers, débardeurs etc.) sur les pistes il est important d'installer les barrières limitant l'accès au public en recul de la route. Il faut idéalement que les conducteurs puissent descendre ouvrir la barrière sans laisser les engins stationner sur la route.

Attention, en cas d'incendie les barrières retardent l'intervention des pompiers !



Florent Gallois © CNPF



Fiche Technique Gestion
N°14 « Les incendies en forêt »

Retrouver la collection complète des
fiches techniques Essences et Gestion
du CNPF IFC sur www.ifc.cnpf.fr



Rédacteurs : Marine Lauer et Evaëlle Bourdais
Relecteurs : Sabrina Mimoun
Coordination : Léa Boubet et Augustin Bouthenet
Conception Graphique : **Siffnote**.
Impression : Prévost BBV

Ce document est imprimé sur du papier certifié PEFC issu de forêts gérées durablement

Septembre 2023
2^{ème} édition



Soutien financier obtenu de la région
Centre-Val de Loire et de l'Union Européenne.
Cette opération est cofinancée par l'Union européenne.
L'Europe investit dans les zones rurales.

