

Les pistes et routes forestières

un équipement nécessaire
pour une bonne gestion
et une meilleure exploitation



Les différents équipements



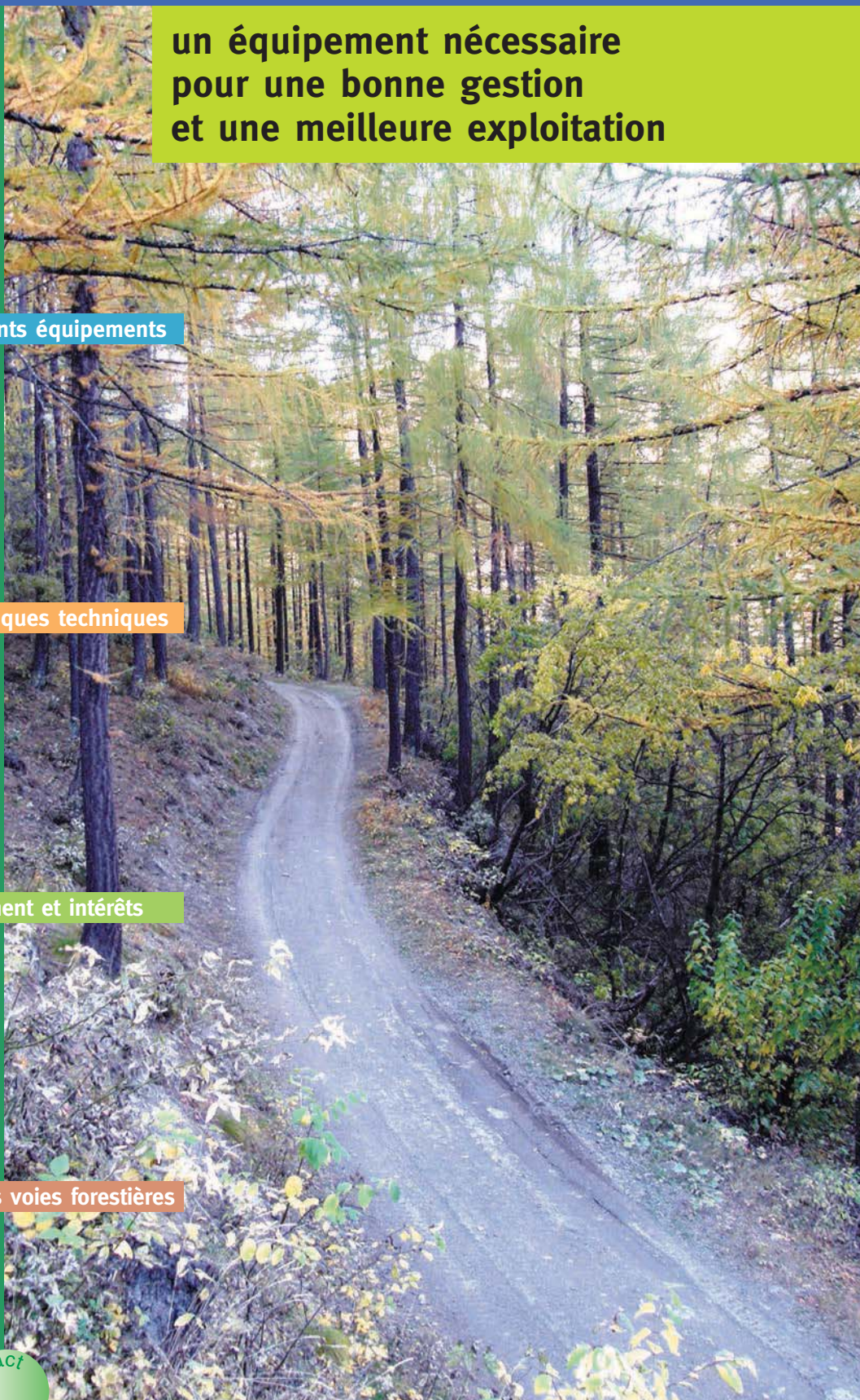
Caractéristiques techniques



Regroupement et intérêts



Statuts des voies forestières



contact

Les techniciens du CRPF sont à votre service sur le terrain pour vous apporter une compétence professionnelle pour la conduite de vos parcelles forestières. Les coordonnées du technicien de votre secteur sont disponibles sur simple demande au siège du CRPF.

La desserte d'un massif boisé : différents équipements

Elle se compose de routes forestières, pistes de débarquement, aires de stockage et places de retournement, et se raccorde au réseau principal (voies communales ou départementales) accessibles aux grumiers.

Les routes forestières

Elles nécessitent des chaussées dont la portance est suffisante, empierrées, compactées (revêtues si nécessaire), permettant la circulation de grumiers (40 tonnes et plus). Selon les cas, soit on élargit un chemin rural ou d'exploitation, soit on procède à la création d'un chemin nouveau.

Les pistes de débarquement

Les pistes permettent l'accès aux tracteurs. Elles sont en général aménagées en « terrain naturel » (pas de couche de revêtement).

Les aires de dépôt

Indispensables, d'une longueur supérieure à celle des arbres récoltés, elles doivent permettre le dépôt de bois de l'ordre de 100 m³ au minimum (3 grumiers). Leurs superficies devraient être accrues pour permettre le tri des bois, l'emploi d'écorceuses mobiles...

En pratique, elles sont situées sur les routes forestières à la jonction des pistes de débarquement ou à proximité. Distantes de moins de 1 000 m, elles limiteront le traînage sur routes.

Les places de retournement

Elles sont nécessaires quand la voirie ne « débouche » pas. Elles sont constituées d'une place circulaire de 20 m de diamètre et les bois ne doivent pas y être stockés.

La densité du réseau de desserte

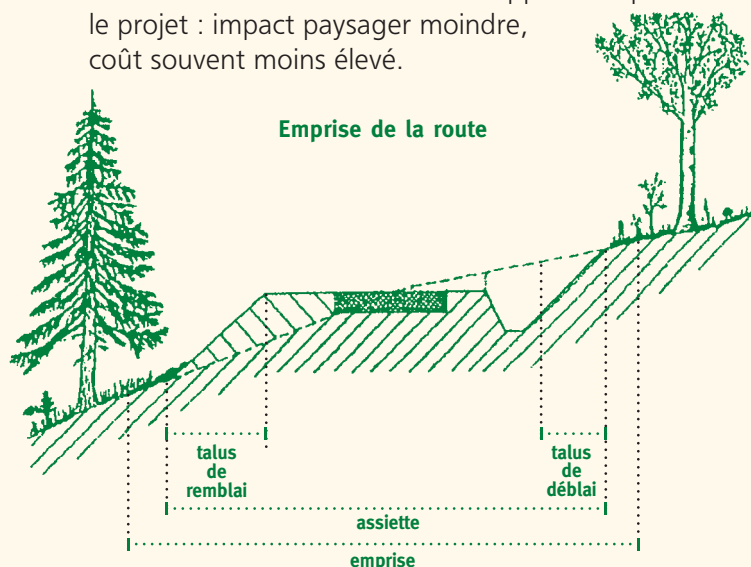
Pour une bonne exploitation de la forêt, il est préconisé :

- en plaine, 1,5 km de route et 2,5 km de piste pour 100 ha ;
- en montagne, 2,5 km de route et 3,5 km de piste pour 100 ha.

En pratique, en montagne, on ne tire pas un câble de débarquement à plus de 50 m en amont et 100 m en aval. Il faut donc des accès tous les 150 m environ. La longueur d'une piste de débarquement ne devrait pas excéder 1 000 m.

Caractéristiques techniques

Nombreux sont les chemins existants, mais ils peuvent être inadaptés aux moyens actuels d'exploitation forestière. Leur amélioration doit être retenue en priorité lorsqu'ils s'inscrivent dans l'étude de la desserte d'un massif. Cette approche optimise le projet : impact paysager moindre, coût souvent moins élevé.



Profil en long

Les routes doivent répondre aux caractéristiques techniques suivantes :

• Pente en long :

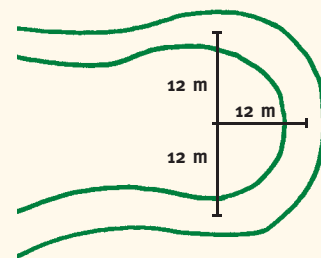
- idéale : moins de 8 % ;
- correcte : 8 à 10 % ;
- maximale : 10 % avec tolérance de tronçons à 12 - 14 % si le camion monte à vide et descend en charge.

Pour les pistes

- pente en long : jusqu'à 25 % mais l'idéal serait de ne pas dépasser 15 à 20 % pour limiter les frais d'entretien (ravinement) ;

• Lacets à plat :

- rayon minimal de 12 m à l'axe de la chaussée ;
- surlargeur de la chaussée dans les virages.



Profil en travers et dévers

Pour assurer le bon écoulement des eaux, il est nécessaire de donner un profil à la chaussée :

- un profil bombé ou un dévers amont oblige à la création et à l'entretien d'un fossé en pied de talus ;
- un profil en dévers aval est moins onéreux car ne demande pas de fossé d'écoulement.

Ce dernier procédé est plus courant mais il rend difficile le traînage car les charges ont tendance à glisser ou rouler vers la pente. Il nécessite une emprise moindre en forêt.

Largeur de la chaussée et emprise

L'expérience montre que la largeur de la bande de circulation doit être de 3,50 m minimum, ce qui implique une plate-forme d'au moins 4 m et plus dans les courbes et virages.

L'emprise est la surface cumulée de la chaussée et des talus, éventuellement augmentée des accotements et fossés. Elle sera d'autant plus importante que la pente en travers du terrain naturel est forte. La largeur de la coupe d'emprise doit être supérieure à l'emprise effective de la route pour éviter les risques de chablis en bordure de la nouvelle voie et la détérioration des talus. En effet, les arbres en amont sont « déchaussés », alors qu'en pied de talus de remblai, ils sont blessés par les roches ou enfouis partiellement.

Par ailleurs une emprise assez large permet d'apporter de la lumière, d'où une route moins humide et un séchage plus rapide.

Pour les pistes

- largeur minimale 3 m à 3,50 m en terrain plat ou peu accidenté, 4 m en forte pente pour permettre le treuillage et arrêter les bois lancés de l'amont.

Accotements

Ce sont les zones latérales de la plate-forme qui bordent extérieurement la chaussée. Bien que servant souvent au dépôt des bois, ils sont réduits au minimum, car leur construction augmente le coût de réalisation et d'entretien et nécessite une emprise plus importante.

Fossés

Ils assurent l'écoulement des eaux superficielles et permettent de drainer les couches inférieures de la chaussée. Leur profondeur est de l'ordre de 50 cm pour 1 m de largeur et la pente en long comprise entre 1 et 2 % en terrain plat, ou analogue à celle de la route en terrain accidenté. Leur entretien périodique (3 à 5 ans) est indispensable.



Renvois d'eau

Leur rôle est d'évacuer les eaux de ruissellement qui circulent sur la chaussée. Plus la pente est importante, plus ils doivent être rapprochés les uns des autres et leur entretien périodique est obligatoire.

Ouvrages d'art

Il s'agit de ponts, radiers ou passages busés qui permettent la traversée de ruisseaux ou de cours d'eau.



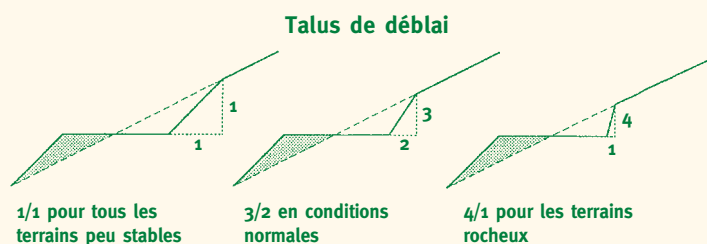
→ Passage busé et radier

Accessoires

Par exemple les barrières, passages canadiens, panneaux réglementant l'accès...

Talus de déblai

Leur pente varie selon le terrain.



Talus de remblai

Ils sont souvent constitués par le simple déversement des matériaux. Il faut cependant éviter d'y enfouir les souches et bois issus de l'emprise.

Pour limiter l'impact de ces ouvrages

- **intégrer le tracé dans le paysage** en exploitant au mieux la topographie ;
- **préserver la biodiversité** présente sur le tracé ;
- **asseoir les points de départ** sur les tracés existants ;
- **réaliser une étude d'impact** si nécessaire ;
- **végétaliser** les talus les plus visibles et les plus instables en zones très sensibles ;
- **respecter les préconisations de la DDT (Police de l'eau)** quand le tracé traverse des cours d'eau.

Le regroupement des propriétaires

est la plupart du temps indispensable.

Une bonne desserte doit être raisonnée au niveau du massif. En forêt privée, la sensibilisation des propriétaires et autres partenaires (collectivités, associations) est indispensable pour leur adhésion à un même projet. Ceci débouche sur la constitution d'associations syndicales libres ou autorisées (ASL ou ASA) ou de façon moins « formelle » par le biais d'une commune. Ces projets concertés seront prioritaires pour les financements publics. Les « petits » projets, non prioritaires, sont souvent exclus du champ d'application des aides.

Cas de la Loire : les communes se portent systématiquement maître d'ouvrage. Les propriétaires sont invités à leur céder l'emprise. Il n'y a pas de création d'association. Le Conseil général subventionne l'achat des places de dépôts par les communes. Elles deviennent alors publiques.

Des aides financières

peuvent exister en provenance de l'État et de l'UE, mais une partie d'autofinancement reste à la charge des propriétaires, des communes et autres collectivités locales.

Intérêts des projets

Malgré de nombreuses difficultés (morcellement, gestion peu intensive, attachement aux biens familiaux, inertie...), les intérêts du projet doivent être mis en avant :

- **un bon accès** permet aux propriétaires une gestion rationnelle (indispensable en futaie irrégulière où les prélèvements sont plus faibles et réguliers) et aux Entrepreneurs de Travaux Forestiers de mieux organiser leur travail ;
- **une meilleure connaissance et transmission du patrimoine** des propriétaires ;
- **une meilleure protection contre l'incendie** en zone sensible ;
- **une plus-value financière** pour les parcelles desservies (baisse des coûts d'exploitation).

La voirie départementale et la voirie communale

constituent le domaine public routier.

L'entretien est obligatoirement à la charge de la collectivité. Sur les routes départementales, il est interdit de charger des bois.

Les chemins ruraux

font partie du domaine privé de la commune.

Leur entretien est en général assuré par la commune, et ils sont toujours cadastrés.

Les chemins d'exploitation

font partie du domaine privé des particuliers.

Leur vocation principale est la desserte des parcelles riveraines. La circulation du public y est interdite, mais elle peut parfois être tolérée. Dans ce cas une signalisation adaptée est recommandée. En cas d'interdiction, la pose d'un panneau ou d'une barrière est conseillée.

Le Code de la route

s'applique à toutes les voies ouvertes au public.

Les restrictions de circulation (limitation de tonnage, fermeture en cas de gel ou de dégel, interdiction d'accès aux non ayants-droit) relèvent du propriétaire de la voie ou de son représentant.



N'oublions pas qu'une forêt accueillante est avant tout une forêt bien gérée



Novembre 2013



Parc de Crécy
18 avenue du Général de Gaulle
69771 St-Didier-au-Mont-d'Or cedex
tél : 04 72 53 60 90
fax : 04 78 83 96 93
rhonealpes@crpf.fr
www.foretriveefrancaise.com/rhonealpes

avec le concours financier de la Région Rhône-Alpes

Rhône-Alpes Région

et du Ministère de l'agriculture,
de l'agroalimentaire et de la forêt



- Le Centre Régional de la Propriété Forestière (CRPF) est un établissement public apportant des conseils à tout propriétaire de bois ou forêts.
- Un réseau de placettes de démonstration illustre les différentes techniques sylvicoles.