



SCHEMA DIRECTEUR DE DESSERTE FORESTIERE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE TARASCON



Mai 2018



PROJET COFINANCÉ PAR LE FONDS EUROPÉEN AGRICOLE POUR LE DÉVELOPPEMENT RURAL
L'EUROPE INVESTIT DANS LES ZONES RURALES

Préambule

Le département de l'Ariège compte actuellement une surface boisée de production de 246 000 hectares (source IFN campagnes 2009 - 2013). C'est le premier département forestier de la région Occitanie.

Le patrimoine naturel de l'Ariège est riche de sa forêt avec un large panel d'essences comme le hêtre, le sapin, les chênes, le frêne, le merisier, le châtaignier....

La récolte de bois est faible au regard de la production annuelle naturelle. Seulement 23% (en 2004) sont prélevés chaque année. Si la forêt ariégeoise est productive et diversifiée, elle est souvent difficile à exploiter d'une part à cause du morcellement de la propriété forestière privée, d'autre part à cause des problèmes d'accès. Sur le département, on estime que 40 à 50% des forêts qui seraient potentiellement exploitables ne sont en fait pas accessibles. Pour tenter de desservir ces forêts, il importe d'essayer de rationaliser au maximum les investissements, et de prioriser les interventions dans les secteurs où la forêt est la plus productive : c'est l'objet des schémas directeurs de desserte forestière.

Le territoire de la Communauté de communes du Pays de Tarascon est à l'image du département : très boisé. Le taux de boisement moyen est de 48%, ce qui représente un massif forestier de près de 11 000 ha (données Corine Land Cover 2012). La forêt privée est largement majoritaire avec plus de 67% des espaces boisés. Ces propriétés privées, de petite taille et morcelées, n'ont pas été dotées d'équipements structurants pour la desserte. De la même façon que pour les forêts privées mais dans une moindre mesure, les forêts communales sont globalement sous-équipées en termes de desserte.

L'absence de desserte augmente notablement les frais d'exploitation. La mise en place d'une desserte bien structurée, qui intègre les autres usagers de la forêt, permettrait une exploitation plus facile et nettement mieux perçue. Ce sera aussi la condition pour une mise en gestion des forêts privées du secteur, qui appartiennent à des petits propriétaires désireux de préserver leur patrimoine et le cadre de vie.

Ce document propose donc l'inventaire des améliorations jugées nécessaires sur le réseau routier existant ainsi que les compléments d'équipements indispensables à la bonne valorisation de ces massifs et au développement de l'économie forestière.

Le schéma directeur de desserte forestière est réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté de communes du Pays de Tarascon. Il est financé par le FEADER, l'Etat et la Communauté de communes du Pays de Tarascon.

L'élaboration du schéma directeur de desserte a été confiée au Parc naturel régional des Pyrénées Ariégeoises. Elle a été réalisée en collaboration avec les services de la Communauté de communes du Pays de Tarascon, les communes du territoire, la Direction départementale des territoires de l'Ariège, le Centre Régional de la Propriété Forestière d'Occitanie, l'Office national des Forêts, le service des routes du Conseil Départemental, le service agriculture et espace rural du Conseil Départemental, la Coopérative forestière Alliance Forêt Bois et les exploitants forestiers exerçant sur le territoire.

Les projets sur les forêts soumises ont été élaborés en collaboration avec les services de l'Office national des forêts. Pour les forêts privées, ceux-ci ont été réalisés avec l'aide des organismes officiant dans les propriétés forestières privées ainsi que d'après les analyses de terrain effectuées durant la réalisation du schéma directeur.

Un comité de pilotage a contribué à chaque étape de l'élaboration du schéma. Sa composition détaillée est présentée en Annexe 1.

Ce document peut être parcouru suivant le plan défini dans le sommaire. Il se compose de 4 parties.

1^{ère} partie : Les principes de la desserte forestière, utilité du schéma directeur.

Le lecteur trouvera en première partie les informations d'ordre général sur le schéma directeur de desserte, les informations techniques sur l'exploitation forestière, la gestion forestière, les aides publiques mobilisables ainsi que le réseau de voirie optimal autorisant une bonne mobilisation du bois.

2^{ème} partie : Présentation de la zone d'étude.

Cette deuxième partie présente le territoire concerné par le schéma directeur de desserte. On pourra distinguer les massifs forestiers et les sous-massifs, ainsi que les intérêts patrimoniaux sous forme de synthèses, de cartes et de tableaux.

3^{ème} partie : Analyse de la voirie existante.

La troisième partie est consacrée à l'analyse de la desserte forestière existante : l'état des lieux de la desserte interne des massifs forestier, l'état des lieux de la voirie à l'aval des massifs (limitations de tonnage, de hauteur...).

4^{ème} partie : Propositions d'améliorations de la voirie forestière.

Cette dernière partie détaille les zones forestières desservies et non desservies et les propositions d'amélioration avec un estimatif financier.

Table des matières

Préambule

1 ^{ère} Partie : Les principes de la desserte forestière	1
Sous partie 1 : Principes généraux de la desserte forestière	2
1. Pourquoi un schéma directeur de desserte	2
2. Etat des lieux des schémas directeurs existants en Ariège	4
3. Les formes juridiques des différentes voiries.....	4
4. Définition des voiries.....	5
Sous partie 2 : Organisation générale de la filière bois, en lien avec la desserte	10
1. Les quatre étapes de la filière bois.....	10
2. Les aides publiques mobilisables.....	13
3. Réalisation des projets	14
4. Conclusion	16
2 ^{ème} Partie : Présentation de la zone d'étude	17
Sous partie 1 : La zone d'étude	18
1. Données climatiques	18
2. Données forestières	21
3. Les propriétaires forestiers	25
4. L'intérêt économique de la forêt	26
5. Défense des Forêts Contre l'Incendie (DFCI).....	31
6. Les autres activités	33
Sous partie 2 : La richesse patrimoniale.....	38
1. Les sites Natura 2000 : ZPS et ZSC.....	38
2. Arrêtés préfectoraux de protection de biotope.....	41
3. Les sites inscrits	41
4. Projet de réserve naturelle souterraine.....	42
5. Espaces naturels à préserver en priorité et Trame verte et bleue.....	42
3 ^{ème} Partie : Analyse de la desserte forestière	43
1. Méthodologie	44
2. Etat des lieux de la desserte accessible aux camions transportant du bois.....	44
3. Etat des lieux des équipements existants	48
4. Cartographie.....	48
5. Accessibilité des forêts	63
6. Conclusion	63

4 ^{ème} PARTIE : Projets d'amélioration de la desserte forestière.....	65
1. Méthodologie	66
2. Description des projets.....	66
3. Vue générale de l'ensemble des projets	69
4. Présentation détaillée des projets par massif forestier	75
5. Conclusion	156
ANNEXES.....	157
Annexe 1 : Elaboration du Schéma directeur de desserte forestière de la Communauté de Communes du Pays de Tarascon – Membres du comité de pilotage	
Annexe 2 : Réglementation du transport routier de bois ronds	
Annexe 3 : Protocole VIAPIR	
Annexe 4 : Appel à projets 2018 pour le soutien à la desserte forestière	
Annexe 5 : Arrêté préfectoral fixant les seuils de surface en matière d'obligation de demande de coupes d'arbres de futaie et de renouvellement de peuplements forestiers après coupe rase	
Annexe 6 : Analyse foncière de la propriété forestière privée par commune. Carte des tènements par classes de surfaces	
Annexe 7 : Coûts d'entretien des routes forestières de montagne. Guide Technique ONF 2016.	
Annexe 8 : Projet DFCI sur la commune de Rabat-les-Trois-Seigneurs	

FIGURES ET CARTES

Figure 1 : Principes d'équipement d'un massif forestier.....	3
Figure 2 : Cartographie des schémas directeurs de desserte forestière en Ariège sur la période 1993 – 2017.....	4
Figure 3 : Statut juridique des différentes voiries.....	5
Figure 4 : Photo d'une piste forestière.....	6
Figure 5 : Photo d'une route forestière.....	6
Figure 6 : Profil d'une route forestière.....	7
Figure 7 : Photo d'une place de dépôt.....	8
Figure 8 : Schéma récapitulatif de l'organisation de la vidange des bois.....	9
Figure 9 : Cycle biologique et cycle sylvicole en forêt.....	11
Figure 10 : Présentation de l'organisation de la filière bois.....	12
Figure 11 : Communauté de Communes du Pays de Tarascon.....	19
Figure 12 : Carte de la Communauté de communes dans les massifs forestiers.....	23
Figure 13 : Carte de la forêt privée dans la Communauté de Communes du Pays de Tarascon et documents de gestion durable.....	27
Figure 14 : Carte des forêts soumises au régime forestier.....	29
Figure 15 : Carte des incendies dans le département de l'Ariège sur la période 2006-2014.....	33
Figure 16 : Carte des patrimoines touristiques.....	35
Figure 17 : Carte des zones d'intérêt patrimonial.....	39
Figure 18 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur la Communauté de communes du Pays de Tarascon.....	45
Figure 19 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur la commune de Saurat.....	49
Figure 20 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur les communes de Tarascon-sur-Ariège, Quié et Surba.....	51
Figure 21 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur la commune de Miglos.....	53
Figure 22 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur les communes de Rabat-les-Trois-Seigneurs et Gourbit.....	55
Figure 23: Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur les communes de Génat, Lapège, Alliat, Niaux et Capoulet-Junac.....	57
Figure 24 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur les communes de Bompas, Arnave, Ussat, Ornolac et Cazenave-Serres-et-Allens.....	59
Figure 25 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur les communes de Bedeilhac-et-Aynat, Arignac et Mercus-Garrabet.....	61
Figure 26 : Carte du massif de Vicdessos.....	77
Figure 27 : Carte des projets sur le massif du Vicdessos.....	79
Figure 28 : Carte du PROJET 1 sur la commune de Miglos.....	82
Figure 29 : Carte des PROJETS 2 3 et 4 sur la commune de Miglos.....	84
Figure 30 : Carte du PROJET 5 sur la commune de Miglos.....	86
Figure 31 : Carte du PROJET 6 sur la commune de Miglos.....	88
Figure 32 : Carte des PROJETS 7 et 8 sur la commune de Miglos.....	90
Figure 33 : Carte des PROJETS 9 10 et 11 sur la commune de Niaux.....	92
Figure 34 : Carte du PROJET 12 sur la commune d'Alliat.....	94
Figure 35 : Carte du PROJET 13 sur la commune de Génat.....	96

Figure 36 : Carte des projets d'amélioration en équipement sur le massif forestier du Vicdessos (projets A et B).....	98
Figure 37 : Carte des projets d'amélioration en équipement sur le massif forestier du Vicdessos (projets C et D)	99
Figure 38 : Carte du massif forestier de la vallée de Saurat.....	103
Figure 39 : Carte des projets sur le massif de la vallée de Saurat	105
Figure 40 : Carte du PROJET 14 sur la commune de Gourbit	108
Figure 41 : Carte des PROJETS 15 16 et 17 sur la commune de Gourbit.....	110
Figure 42 : Carte du PROJET 18 sur la commune de Gourbit	112
Figure 43 : Carte des PROJETS 19 et 20 sur les communes de Gourbit et Rabat-les-Trois-Seigneurs	114
Figure 44 : Carte du PROJET 21 sur la commune de Rabat-les-Trois-Seigneurs	116
Figure 45 : Carte du PROJET 22 sur la commune de Rabat-les-Trois-Seigneurs	118
Figure 46 : Carte des PROJETS 23 24 et 25 sur la commune de Saurat.....	120
Figure 47 : Carte des PROJETS 26 et 27 sur la commune de Saurat.....	124
Figure 48 : Carte des PROJETS 28 et 29 sur la commune de Tarascon-sur-Ariège.....	126
Figure 49 : Carte des projets d'amélioration en équipements sur le massif de la vallée du Saurat ...	128
Figure 50 : Carte du massif forestier de la Soulane du Tabe.....	131
Figure 51 : Carte des projets sur le massif forestier de la Soulane du Tabe	133
Figure 52 : Carte du PROJET 30 sur les communes de Cazenave-Serres-et-Allens et Verdun	136
Figure 53 : Carte des PROJETS 31 32 et 33 sur les communes d'Arnave et Cazenave-Serres-et-Allens	138
Figure 54 : Carte des PROJETS 34 et 35 sur les communes d'Arnave et de Bompas	142
Figure 55 : Carte des PROJETS 36 et 37 sur la commune de Bompas	146
Figure 56 : Carte des projets d'amélioration en équipements sur le massif forestier de la Soulane du Tabe – Projet F.....	148
Figure 57 : Carte des projets d'amélioration en équipements sur le massif forestier de la Soulane du Tabe – Projets G et H.....	149
Figure 58 : Carte du massif forestier du Fourcat Ouest	151
Figure 59 : Carte des projets sur le massif forestier du Fourcat Ouest.....	153
Figure 60 : Carte des projets d'amélioration en équipement sur le massif forestier du Fourcat Ouest	155
Figure 61 : Répartition des projets selon le coût et la note d'opportunité.....	156

Tableaux :

Tableau 1 : Liste des communes du Pays de Tarascon.....	18
Tableau 2 : Surfaces occupées par chaque type de forêt	21
Tableau 3 : Répartition des propriétés boisées.....	25
Tableau 4 : Travaux de desserte réalisés dans les forêts de Mercus et Lapège sur la période 2007-2017	31
Tableau 5 : Investissements réalisés pour la défense des forêts contre l'incendie sur la période 2007-2013.....	32
Tableau 6 : Tableau de répartition de l'état des routes nationales	44
Tableau 7 : Tableau de répartition de l'état des routes départementales	44
Tableau 8 : Tableau de répartition de l'état des routes communales	47

Tableau 9 : Tableau de répartition de l'état des chemins ruraux	47
Tableau 10 : Tableau de répartition de l'état des voies spéciales et privées.....	47
Tableau 11 : Ensemble des équipements existants	48
Tableau 12 : Critères définis par le comité de pilotage pour donner une note de priorité aux projets	67
Tableau 13 : Grille de notation des projets	68
Tableau 14 : Projets de création et d'amélioration de dessertes forestières	71
Tableau 15 : Projets d'amélioration d'équipement	73

1^{ère}Partie : Les principes de la desserte forestière

Sous partie 1 : Principes généraux de la desserte forestière

1. Pourquoi un schéma directeur de desserte

Le schéma directeur de desserte est un outil d'aménagement et d'aide à la gestion forestière. Il s'appuie sur l'analyse de trois univers : forestier, routier et environnemental. Il doit aider les propriétaires et techniciens privés ou publics à mieux appréhender les sorties des bois des propriétés privées et publiques.

- Au niveau forestier

Le propriétaire a pour objectif de gérer, apprécier, valoriser et sauvegarder son patrimoine, mais il lui faut un accès à sa forêt. L'aménagement d'une desserte forestière adaptée doit se réaliser en appréhendant l'ensemble du massif forestier. L'objectif est de mutualiser le plus possible les dessertes pour diminuer au maximum le linéaire de voiries à créer (diminution du coût financier global et des impacts paysagers et écologiques). Dans le cadre du schéma, il s'agit donc de croiser les besoins des différents propriétaires et usagers pour optimiser les projets et rendre les investissements plus efficaces.

Le schéma constitue donc un guide pour l'avenir qui permet de percevoir globalement le massif forestier avec les contraintes topographiques, peuplements, infrastructures routières existantes et les possibilités de sortie sur les voiries publiques.

- Au niveau routier

Les communes et les propriétaires privés recherchent le mode de gestion le plus rationnel de leur voirie. L'organisation de la circulation et la répartition des investissements sur les voiries publiques nécessitent une réflexion globale sur le massif forestier qui permet d'assimiler la logique des flux de bois.

Les gestionnaires de voiries doivent programmer les travaux d'entretien, donner leur avis sur les possibilités de jonction entre les routes forestières et les voiries publiques. Ils doivent établir les états des lieux avant et après exploitation forestière.

Le schéma permet de programmer les investissements de création et d'amélioration de la voirie à l'échelle du massif.

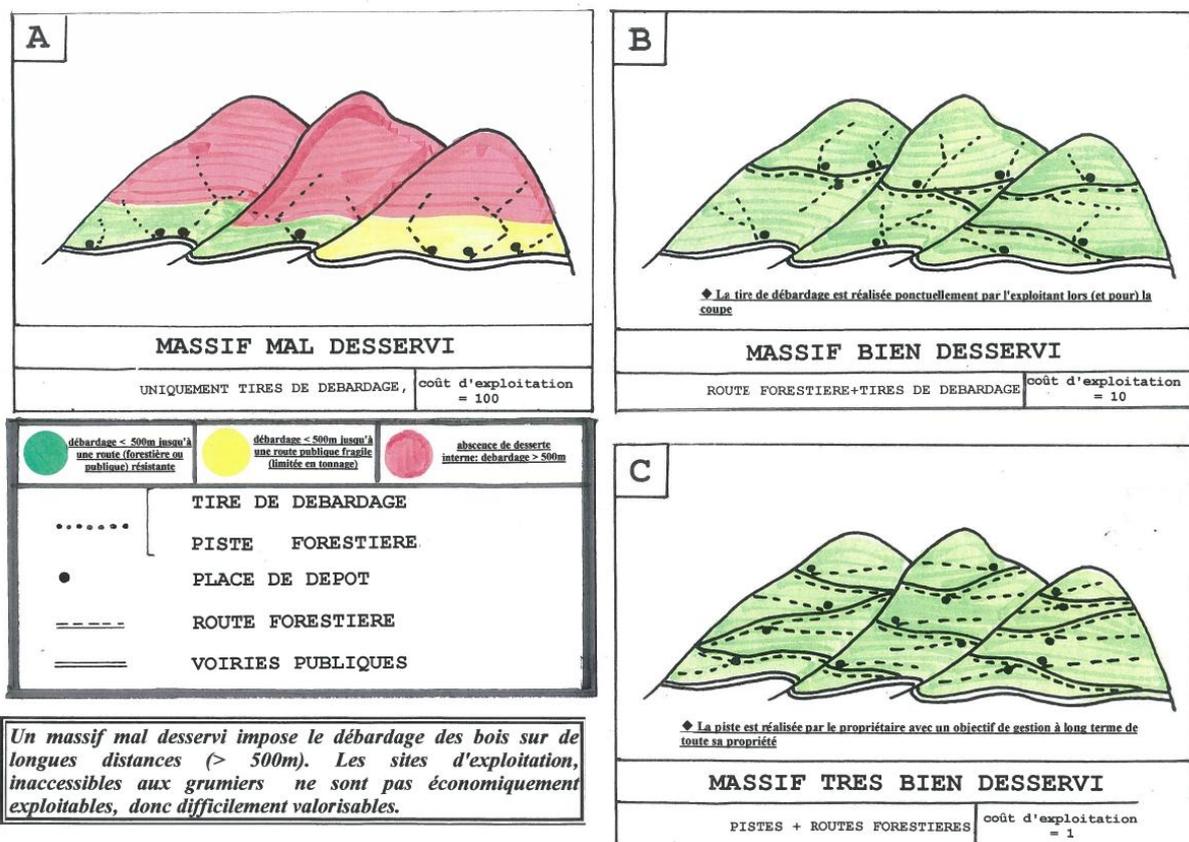
- Au niveau socio/écologique

Les propriétaires publics et privés doivent prendre en compte l'aspect socio/écologique afin de pouvoir exploiter leur patrimoine sans endommager le biotope général. Les forestiers ne sont pas les seuls acteurs du territoire, il ne faut pas oublier les autres usagers. Le schéma permet d'appréhender de façon globale l'écosystème du massif forestier afin de prévoir de minimiser l'impact

environnemental de la création de nouvelles routes et pistes forestières ainsi que de prendre en considération les autres usagers.

Le schéma directeur de voirie est un document d'aide à la décision aux élus locaux, aux responsables ruraux, forestiers et propriétaires forestiers qui souhaitent identifier les besoins en matière de desserte sur un secteur précis. Il a pour objectif d'assimiler les enjeux forestiers, inventorier les contraintes diverses ainsi que les infrastructures routières existantes pour définir des options de flux forestiers sur les massifs en accord avec les communes et propriétaires forestiers concernés. Les préconisations du schéma prennent en compte les impératifs économiques et de sécurité, sans oublier les aspects sociaux et écologiques de la forêt.

Figure 1 : Principes d'équipement d'un massif forestier



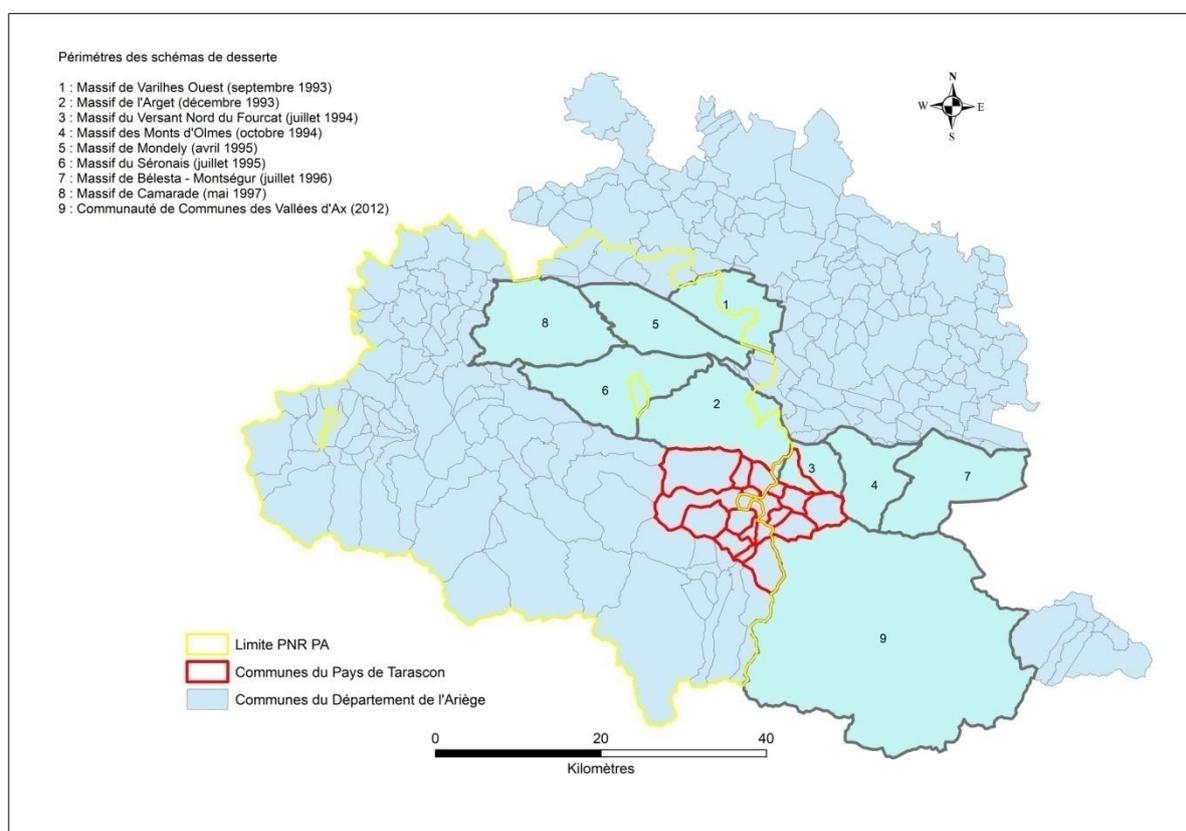
Source : Schéma directeur de voirie forestière - Massif forestier du versant nord du Fourcat 07/1994

Des sorties des bois clairement identifiées permettent lors d'une coupe de faire baisser les coûts d'exploitation et de valoriser les bois récoltés. Elles permettent également d'amoinrir les conflits. Sur le long terme, elles permettent une augmentation de la valeur patrimoniale de la propriété, en rendant notamment possible les travaux d'entretien, d'enrichissement et les travaux d'éclaircies dans les jeunes peuplements.

2. Etat des lieux des schémas directeurs existants en Ariège

Dans le département de l'Ariège, on compte à ce jour neuf schémas directeurs de dessertes forestières (cf. Figure 2). Les premiers schémas ont été réalisés sur la période 1993-1997, à l'initiative du Conseil général de l'Ariège, devenu Conseil départemental de l'Ariège. Ces huit premiers schémas sont situés sur les Petites Pyrénées et le Plantaurel (régions forestières de l'Inventaire Forestier National). Ils couvrent une surface totale de 155 000 hectares. Le dernier schéma a été réalisé par l'Office National des Forêts en 2012 sur le territoire de la Communauté de communes des Vallées d'Ax. Le reste du département n'a jusqu'à présent pas bénéficié de la réalisation d'un schéma directeur de desserte forestière.

Figure 2 : Cartographie des schémas directeurs de desserte forestière en Ariège sur la période 1993 – 2017



Source : DDT 09

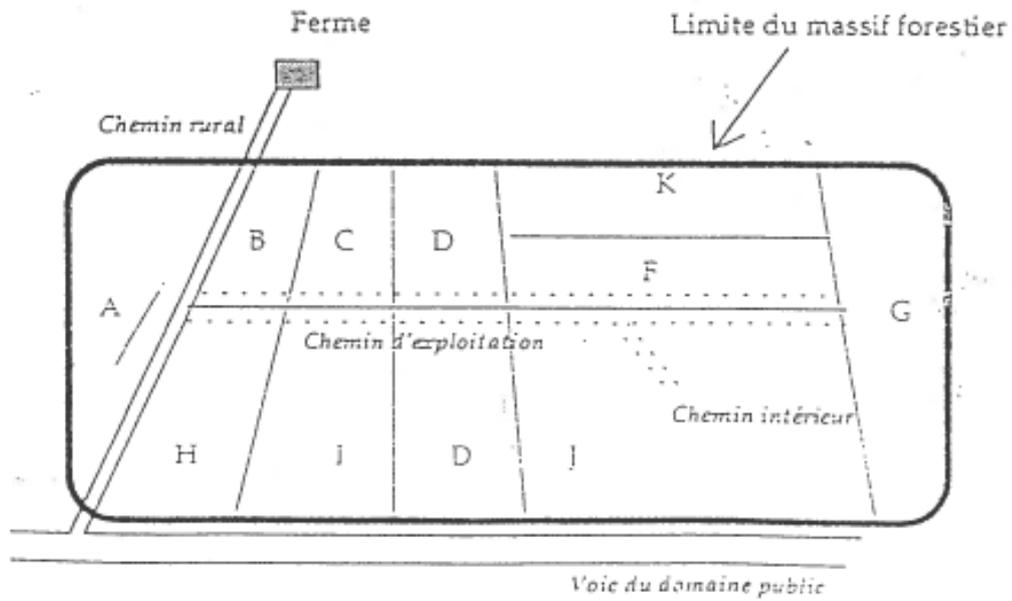
3. Les formes juridiques des différentes voiries

Les différentes voiries présentes sur le territoire de la Communauté de communes ont différentes formes juridiques. Il est important de savoir les différencier :

- **Les voies du domaine public** : voie nécessaire à la circulation générale faisant partie du domaine public d'une collectivité locale : nationale, départementale ou communale.
- **Chemin rural** : voie affectée à l'usage du public mais faisant partie du domaine privé d'une commune.

- **Chemin d'exploitation** : voie servant à l'exploitation de parcelles et faisant partie du domaine privé des propriétaires de ces parcelles.
- **Chemin intérieur** : voie implantée à l'intérieur d'une parcelle et faisant partie du domaine privé du propriétaire de cette parcelle (personne physique ou personne morale, de droit privé ou de droit public).

Figure 3 : Statut juridique des différentes voiries



Source : Schéma directeur de voirie forestière - Massif forestier du versant nord du Fourcat 07/1994

4. Définition des voiries

4.1 Le réseau

Le réseau de desserte forestière d'un massif forestier comprend l'ensemble des voies permettant d'assurer la vidange des produits des exploitations normales ou accidentelles.

La vidange d'une coupe se décompose en trois opérations successives et complémentaires :

- Le débusquage sur coupe : correspond au transfert des produits mis au sol jusqu'à la voie (piste ou route) la plus proche.
- Le débardage sur piste : se définit comme le transfert des produits depuis leur arrivée à la piste jusqu'au plus proche point accessible au camion routier.
- Le transport : se caractérise par l'acheminement des produits issus de la coupe jusqu'à un site de transformation.

4.2 La piste forestière

Ce sont les pistes qui servent à l'exploitation des bois. Elles doivent être accessibles aux engins tout terrain et aux tracteurs pendant les périodes d'exploitation. La piste de débardage comprend essentiellement une plateforme de circulation de minimum 3 mètres de large terrassés, en terrain

naturel, sans construction de chaussée, avec tout au plus un renforcement du sol dans les zones mouilleuses. Elles sont généralement disposées en arêtes de poisson par rapport à la route forestière (cf. Figure 8). Une place de dépôt organisant la rupture de charge entre le débardage et le transport doit se trouver à l'intersection de la route et de la piste.

Figure 4 : Photo d'une piste forestière



Crédit Photographique : PNR PA

L'inventaire des pistes existantes, ou des pistes potentielles réalisables, n'est pas l'objet de la réflexion du schéma directeur de desserte. Celui-ci n'atteindra pas une approche aussi détaillée.

4.3 La route forestière

La route forestière est une voie affectée de façon permanente à la circulation de véhicules en forêt. Elle peut être empierrée et/ou en sol naturel. Une route empierrée sera plus robuste et accessible par tout temps. Une route en sol naturel peut être envisagée sur des tronçons situés sur un sol caillouteux et sec.

La route forestière dessert une ou plusieurs propriétés et autorise l'accès :

- Au sylviculteur pour la gestion courante : les parcelles difficilement accessibles en voiture ne s'entretiennent pas ou rarement.
- Aux engins forestiers, pour l'exploitation des bois : Les engins forestiers sont larges et ont du mal à utiliser les chemins étroits ou raides.
- Aux camions grumiers pour le transport et la sortie des bois.

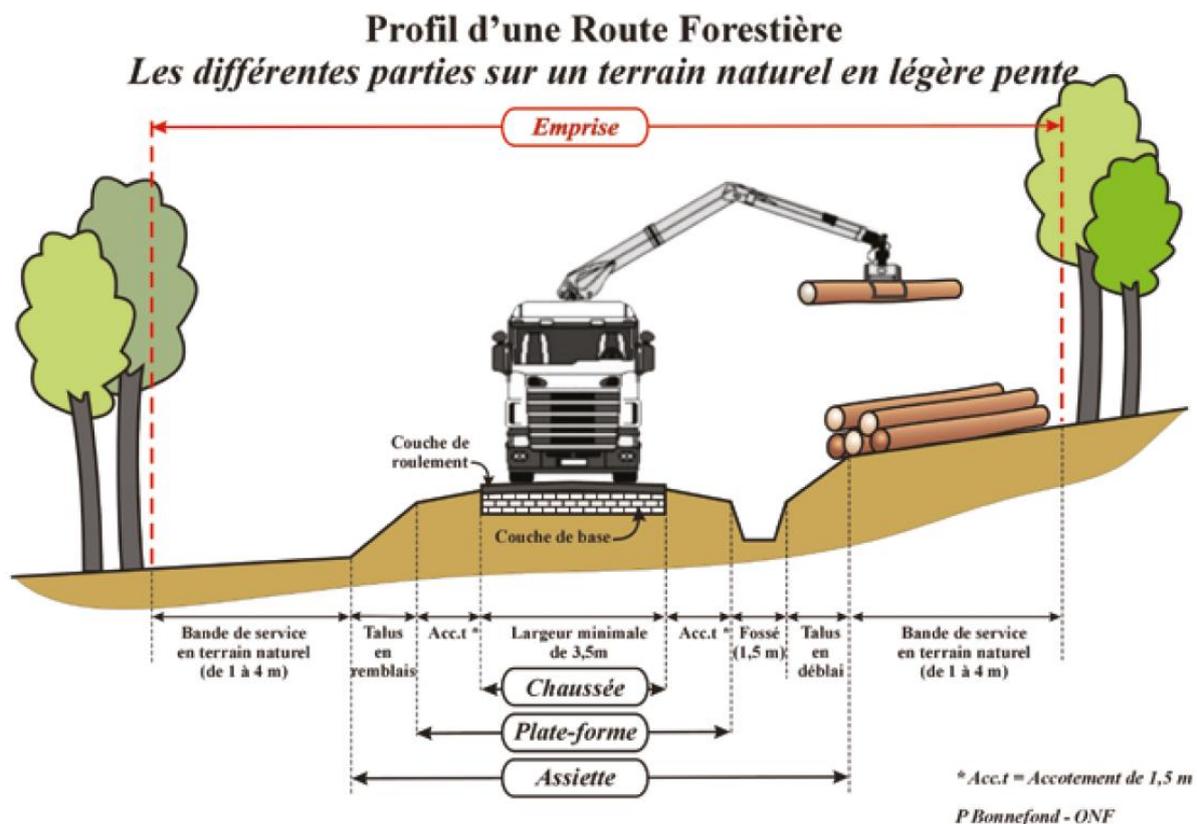
Figure 5 : Photo d'une route forestière



Crédit Photographique : PNR PA

La route forestière (empierrée, revêtue ou autre) permet l'accès aux poids lourds (grumiers d'un poids total roulant autorisé de 48 tonnes pour cinq essieux, 57 tonnes pour six essieux et plus selon la réglementation départementale en vigueur et ce, quelque soit la nature de la route forestière). Les camions grumiers peuvent mesurer jusqu'à 25 mètres de longueur (fardiers chargés de longues grumes). La route forestière doit avoir un gabarit précis (cf. Figure 6), être empierrée et assainie si nécessaire. La pente en long ne doit pas dépasser 10 % pour assurer une bonne tenue de la plateforme ainsi que des conditions acceptables de circulation pour les véhicules lourds. Ce seuil doit être abaissé à 8 % si les camions remontent en charge.

Figure 6 : Profil d'une route forestière



Source : Guide technique des travaux routiers forestiers 2014 ONF

Il est important d'accompagner la création d'une route forestière par une fermeture à la circulation publique des engins motorisés. Si les véhicules légers ont une influence négligeable sur les dégradations de structure du réseau routier, leur vitesse joue en revanche un rôle important dans les dégradations de la couche de roulement. Cette recommandation vise aussi à favoriser la quiétude de la faune sauvage mais aussi du public non motorisé (promeneur, randonneurs, cyclistes...).

Cette fermeture à la circulation peut s'établir par la pose d'une barrière amovible avec une fermeture par clé dite « pompier » dont pourront disposer les collectivités territoriales, les pompiers et les propriétaires ayant-droits de la route. Par conventionnement, les autres usagers (chasseurs, pastoraux...) pourront bénéficier d'un accès.

4.4 La place de dépôt

Il s'agit d'une aire stabilisée, empierrée pour partie, destinée à accueillir les bois coupés avant leur chargement sur camions grumiers. Les places de dépôt permettent un chargement facilité et sécurisé.

Figure 7 : Photo d'une place de dépôt



Crédit Photographique : PNR PA

4.5 La route principale

Ce sont les voiries publiques (nationales, départementales, communales) supportant tout type de tonnage qui existent au travers ou à proximité du massif. Les transporteurs doivent se mettre en conformité par rapport à la réglementation du transport de bois rond (cf. Annexe 2) pour circuler sur les routes principales.

Concernant le transport routier de bois ronds, la Loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt de 2014 a prévu que « le Département élabore chaque année un **schéma d'accès à la ressource forestière** en concertation avec les communes et les établissements publics de coopération intercommunale concernés. ». L'Acte II de la loi Montagne adopté en décembre 2016 stipule que ces **schémas d'accès à la ressource forestière devront désormais être inclus aux SCOTs et PLU(i)**. A ce jour, l'élaboration de ce schéma départemental n'a pas démarré en Ariège.

4.6 Le trafic

La voirie forestière, par rapport à la voirie publique, est caractérisée par son faible trafic. Dans la conception d'une route publique, on tient compte des conditions de circulation (courbes, pentes, surfaces...) et de sécurité de tous les véhicules. La route forestière est étudiée en fonction de la résistance au passage d'une charge isolée. Une certaine rentabilité économique est recherchée, le coût de l'investissement étant amorti à long terme par les produits de l'exploitation mais aussi par les économies d'entretien dues à la non circulation de grumiers sur des voiries fragiles cheminant dans le massif.

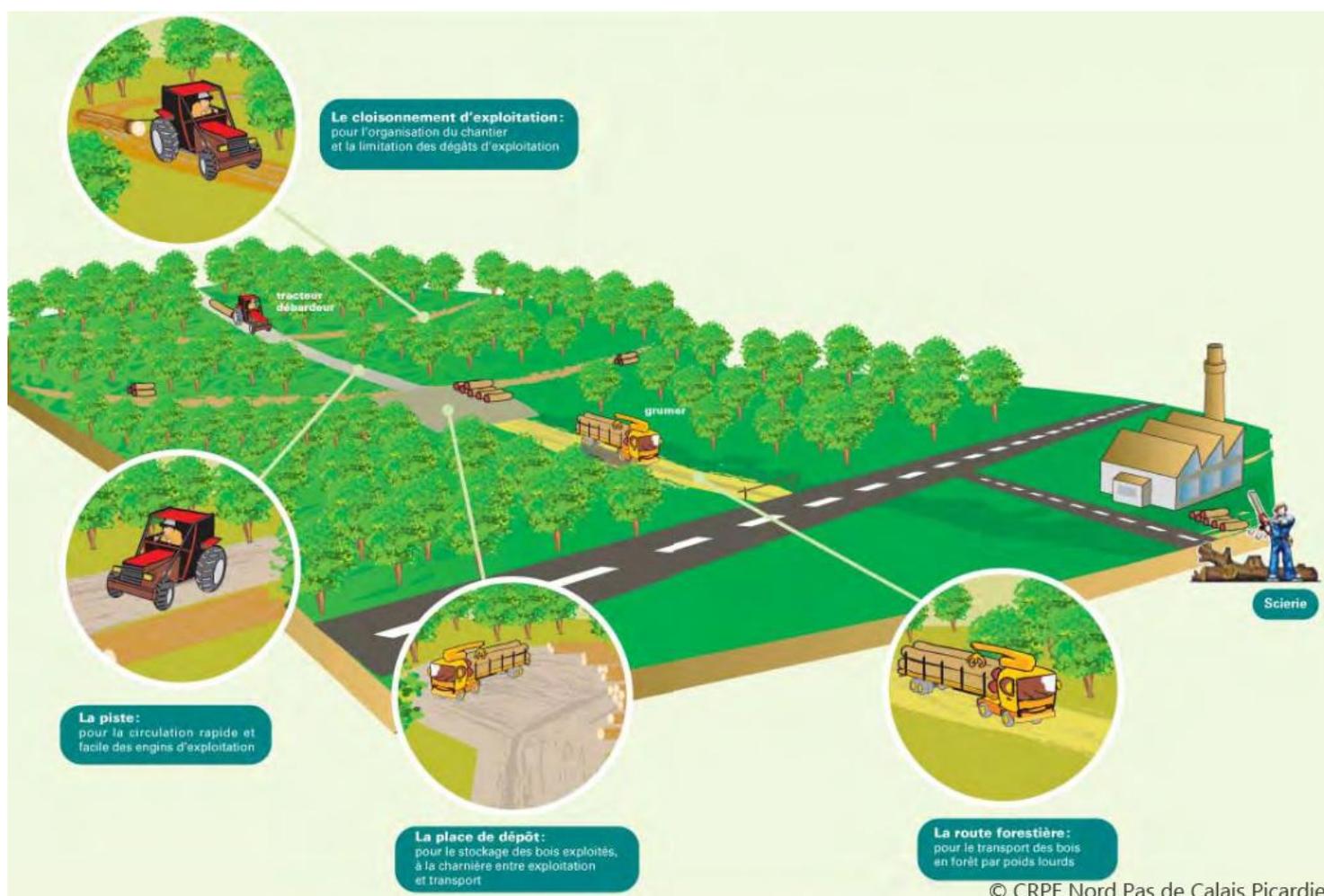
La route forestière assure la jonction entre les pistes forestières et les routes principales qui assurent l'accès aux lieux de transformation.

4.7 Conditions d'efficacité d'un réseau

Pour que la pleine efficacité des réseaux de voies forestières puisse être assurée, il faut que soient respectées les conditions suivantes :

- Conception générale cohérente évitant des réalisations partielles effectuées sans plan d'ensemble souvent non intégrables ultérieurement dans un réseau cohérent : nécessite de faire interagir l'inter-propriété et l'intercommunalité.
- Caractéristiques géométriques et structurantes.
- Prévision d'un entretien systématique de l'ensemble du réseau bien adapté aux différentes agressions climatiques et autres : une utilisation seulement épisodique ne justifie pas un entretien sans cesse différé.... qui conduit à terme à une réfection totale coûteuse.
- Soins particuliers apportés aux différents équipements « annexes » des voies qui conditionnent leur utilité : places de dépôt, élargissements de croisement, réserves de matériaux pour l'entretien, assainissement.

Figure 8 : Schéma récapitulatif de l'organisation de la vidange des bois



Sous partie 2 : Organisation générale de la filière bois, en lien avec la desserte

1. Les quatre étapes de la filière bois

La forêt est perçue par l'homme de façon très différente selon les individus et l'intérêt qu'on lui porte.

Le propriétaire (public ou privé), outre la préservation de son patrimoine, y trouve une source de revenus et les entrepreneurs de travaux forestiers une rémunération. Les scieurs, les menuisiers, charpentiers et industriels y trouvent la matière première. Ce secteur économique et les nombreux emplois qui le compose sont généralement décrits sous le terme de « filière bois ».

La forêt est également appréciée par les promeneurs pour son calme et sa beauté, les naturalistes pour y rechercher les espèces inféodées aux écosystèmes forestiers, les chasseurs et mycologues pour y trouver le fruit de leurs expéditions.

Le code forestier prévoit en outre que la gestion forestière doit pouvoir :

- Optimiser le stockage du carbone en forêt et dans les produits du bois
- Assurer la conservation des ressources génétiques et de la diversité biologique forestière
- Assurer la protection de la ressource en eau et de la qualité de l'air
- Assurer la protection et la fixation des sols, notamment en zone de montagne.

Quel que soit le niveau d'attente, il faut avoir à l'esprit qu'il n'y a pas d'antagonisme entre ces diverses préoccupations. Une gestion raisonnable constitue le plus souvent le meilleur moyen de concilier ces aménités.

Différents textes encadrent la gestion forestière, afin de garantir qu'elle soit durable et qu'elle préserve la multifonctionnalité de la forêt. En Ariège, le dernier texte paru est un arrêté préfectoral (cf. Annexe 5 : Arrêté préfectoral fixant les seuils de surface en matière d'obligation de demande de coupes d'arbres de futaie et de renouvellement de peuplements forestiers après coupe rase) datant de novembre 2016 qui encadre la réalisation des coupes : sont soumises à autorisation de l'Etat les coupes qui prélèvent plus de la moitié du volume des arbres de futaie sur une superficie supérieure ou égale à 2 hectares d'un seul tenant.

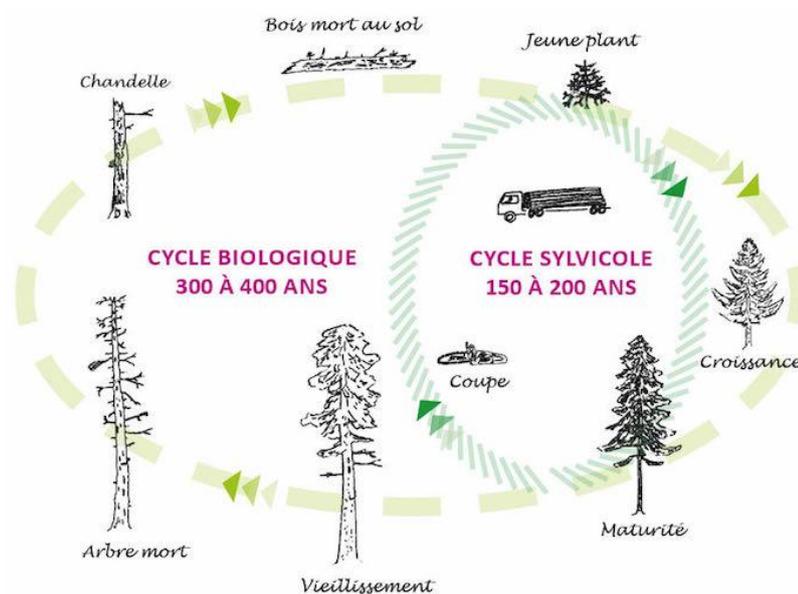
Pour pouvoir gérer convenablement la forêt avec un objectif de production de bois, il faut être en mesure d'y accéder grâce à un réseau de desserte cohérent pour l'entretenir, éclaircir et récolter le fruit des efforts de plusieurs générations : le bois d'œuvre mais aussi le bois de chauffage et/ou le bois d'industrie.

1.1 La sylviculture

La sylviculture est l'activité et l'ensemble des méthodes et pratiques par lesquelles le « sylviculteur » agit sur le développement, la gestion et la mise en valeur d'une forêt ou d'un boisement pour en obtenir un bénéfice économique et/ou certains services profitables à la société (dans une approche

de forêt dite multifonctionnelle). La sylviculture est dite « durable » (gestion durable de la forêt) quand le sylviculteur s'assure que le capital forestier est acquis et optimisé, et qu'il peut être maintenu pour les générations futures, pour en retirer durablement des bienfaits ou des produits comme le bois, sans en dégrader le capital. Ceci nécessite la prise en compte appropriée des facteurs écologiques et abiotiques, à savoir les qualités naturelles du site (stations forestières, éco-potentialité...). Le concept actuel de « gestion durable des forêts » insiste non seulement sur la nécessité de ne pas surexploiter le milieu afin qu'il ne perde pas son potentiel, mais aussi sur l'importance de préserver, voire de restaurer le cas échéant, sa résilience pour faire face par exemple aux changements climatiques, aux risques de maladies, d'incendies, de tempêtes, etc. Ces modes de gestion apportent une attention plus soutenue à l'environnement et à la biodiversité.

Figure 9 : Cycle biologique et cycle sylvicole en forêt



Source : FRAPNA

La Figure 9 illustre le fait que le cycle biologique de l'écosystème forestier se déroule sur un temps long (300 à 400 ans) dans lequel les phases de vieillissement et de sénescence s'expriment pleinement (gros arbres, vieux arbres, arbres morts sur pied et au sol). Le cycle sylvicole se déroule sur une période plus courte de 150 à 200 ans : le sylviculteur coupe les arbres avant leur vieillissement pour valoriser des produits commercialisables. Mais le cycle sylvicole ne peut pas se maintenir si le cycle biologique ne peut se réaliser. En effet, les phases de vieillissement et de sénescence permettent notamment d'assurer le recyclage de la matière organique et la fertilisation du sol. Elles permettent la présence d'espèces spécifiques qui interviennent notamment dans la régulation des ravageurs. Le sylviculteur doit donc arriver à maintenir la présence de ses étapes de la vie du peuplement pour garantir l'équilibre et la stabilité de l'écosystème forestier.

1.2 L'exploitation forestière

L'exploitation forestière consiste à récolter le bois. On procède en premier lieu à l'abattage des tiges désignées. L'abattage peut être réalisé de façon manuelle ou mécanisée. Puis on débusque et

débarde les arbres abattus par les pistes forestières jusqu'à la place de dépôt où l'on effectue un tri des bois avant leur évacuation vers un site de transformation.

En l'absence de route forestière et de place de dépôt, il en résulte un long traînage des bois. Cela a une influence négative sur le coût du débardage. Le surcoût entraîné peut rendre non réalisable une coupe forestière. Il paraît important de pouvoir accéder au mieux aux peuplements forestiers pour avoir une meilleure valorisation des bois.

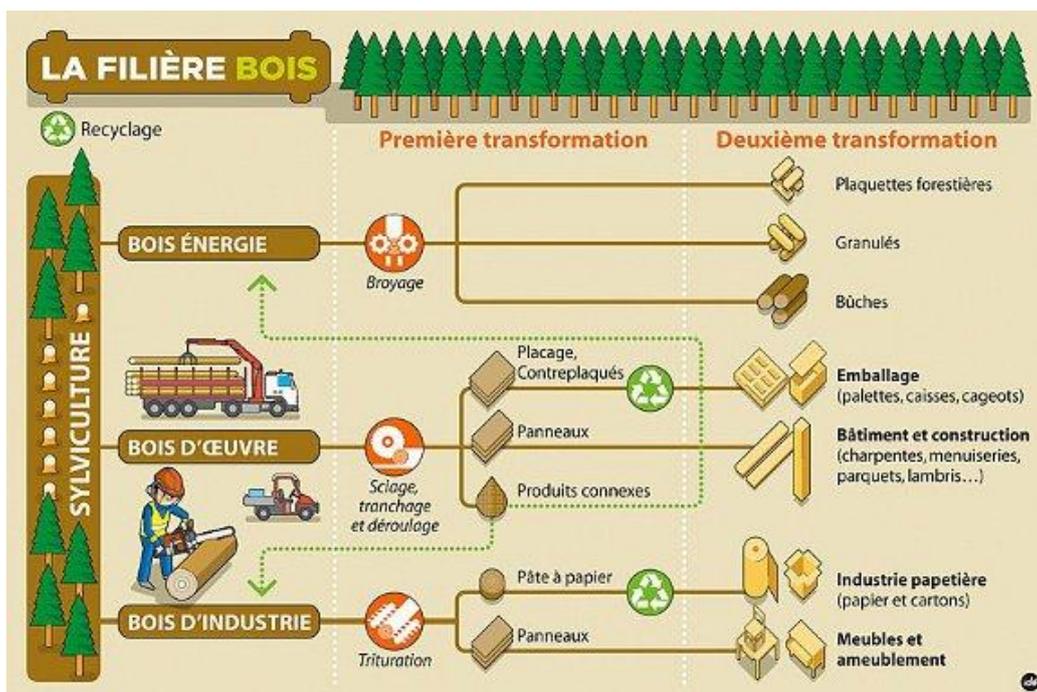
On considère généralement comme acceptable des distances de débardages ne dépassant pas 800 mètres. Au-delà l'acheteur de la coupe de bois diminuera son prix d'achat. Le coût moyen de débardage est de 12 à 17 €/tonne dans des conditions acceptables. Plus la distance de débardage sera courte et plus le coût de débardage sera moindre ; cela permet un meilleur prix d'achat des bois sur pied.

1.3 Le transport

Le transport s'effectue depuis la place de dépôt jusqu'à la route principale en empruntant la route forestière, puis sur la route principale jusqu'au site de transformation. Le transport est réalisé par des véhicules routiers à plateaux pour les petits bois de faible longueur et des grumiers pour les bois de fort diamètre. Les véhicules sont munis d'un dispositif de chargement et de déchargement. Leur circulation sur les voies publiques secondaires présente des difficultés en raison de leur gabarit et de leur poids en charge. A titre d'exemple le coût du transport de bois rond est de 10 à 20 €/tonne.

1.4 La première et deuxième transformation

Figure 10 : Présentation de l'organisation de la filière bois



Source : <http://www.chabbi.fr>

2. Les aides publiques mobilisables

Ce sont des subventions qui aident les propriétaires forestiers (privés et/ou publics) à réaliser ces investissements lourds nécessaires à la création de voirie forestière.

L'objectif des aides allouées est :

- **D'inciter à la réalisation d'investissement** dont l'amortissement ne peut être attendu qu'à moyen ou long terme.
- **Développer l'accessibilité** des massifs pour améliorer les conditions de mobilisation de la ressource forestière.
- **Préparer l'avenir pour conserver et améliorer le patrimoine forestier.**

Chaque année, un appel à projets pour le soutien à la desserte forestière est organisé. Les critères de notation et les taux de subvention peuvent varier d'une année sur l'autre. Le cahier des charges de l'appel à projets 2018 est en joint en annexe (cf. Annexe 4 : Appel à projets 2018 pour le soutien à la desserte forestière). Il fait apparaître une distinction entre les projets collectifs et individuels et les projets qui seront ouverts au public à titre gratuit. Il intègre également la notion de multifonctionnalité de la desserte.

Il convient au préalable de définir ces termes (selon cahier des charges en annexe) :

- **Projet collectif** : Un projet est considéré comme collectif s'il rassemble au moins deux propriétaires.
- **Projet multifonctionnel** : projet de desserte forestière ayant pour objet la mobilisation de bois mais aussi une vocation agricole, pastorale, lutte contre l'incendie ou récréative.

Il existe deux types d'aides. Elles sont explicitées ci-dessous selon les dispositions prévues dans l'appel à projets 2018.

2.1 Les aides au désenclavement des massifs

Ce sont des aides destinées au renforcement des voiries (généralement publiques) situées à l'aval du massif. Ces voiries permettent d'accéder aux massifs forestiers. L'intérieur du massif peut très bien être desservi en voies forestières, mais de gros obstacles au transport du bois peuvent se trouver à l'aval du massif (voirie fragile, pont limité en tonnage, traversée de village étroite...). Ce type d'aides est destiné aux communes et/ou communautés de communes qui auront la compétence voirie.

L'aide permet de financer seulement des « résorptions de points noirs » sur les voiries communales et chemins ruraux d'accès au massif forestier.

L'aide octroyée est de 40 % des coûts éligibles (maîtrise d'œuvre comprise) plafonnée à 30 000 euros par ouvrage sur expertise du service instructeur.

2.2 Les aides à la desserte interne

Ce sont des aides destinées à mobiliser du bois à court ou moyen terme dans des forêts susceptibles de produire dans de bonnes conditions un volume de bois relativement important, pour assurer l'approvisionnement de la filière bois. Elles sont destinées aux collectivités, propriétaires forestiers publics ou/et privés et regroupements de propriétaires.

L'aide permet de financer des créations et/ou renforcement de routes forestières, pistes forestières, places de dépôt et aires de retournement.

L'aide octroyée est de 40 % des coûts éligibles (maîtrise d'œuvre comprise) pour des projets individuel ou collectifs où les propriétaires ne donneront pas l'accès au public gratuitement (accès pédestre).

L'aide octroyée est de 50 % des coûts éligibles (maîtrise d'œuvre comprise) pour des projets individuels où le propriétaire donnera l'accès au public gratuitement (accès pédestre) et qui auront un caractère multifonctionnel.

L'aide octroyée est de 80 % des coûts éligibles (maîtrise d'œuvre comprise) pour des projets collectifs de création ou amélioration de route forestière où les propriétaires donneront l'accès au public gratuitement (accès pédestre) et qui auront un caractère multifonctionnel.

Tous les investissements qui visent exclusivement l'amélioration du potentiel économique à court ou long terme des forêts ont une aide octroyée de 40 % du montant HT de la dépense éligible.

Les coûts sont pris en charge sur la base d'un plafond (cf. Annexe 4 : Appel à projets 2018 pour le soutien à la desserte forestière)

Tout projet de desserte s'inscrivant dans le cadre d'un schéma directeur bénéficie de points supplémentaires dans le classement des projets au niveau régional. Dans un contexte de raréfaction des crédits et sachant que tous les projets ne peuvent être financés, il importe d'être classé dans les premiers pour avoir une chance d'obtenir une subvention.

3. Réalisation des projets

Le schéma de desserte répertorie les améliorations nécessaires sur l'ensemble du réseau routier de la Communauté de communes du Pays de Tarascon pour une meilleure mobilisation de la ressource forestière. Les projets pourront être réalisés à court, moyen ou long terme suivant la nécessité d'exploiter le périmètre concerné et surtout à l'initiative du maître d'ouvrage qui s'investira dans le projet.

Dans la réalisation des projets, deux cas de figure se présenteront : amélioration et/ou création de voirie.

3.1 Amélioration d'une voirie existante

Voirie publique :

Propriété du département ou de la commune, ces voiries ne présentent pas toujours les caractéristiques techniques indispensables à la circulation répétée des véhicules de transport de bois. Elles peuvent également présenter des points noirs, obstacles à la circulation des grumiers.

Les travaux seront de la compétence de la collectivité, responsable par les aspects fonciers, juridiques et financiers.

Chemins ruraux et voiries privées existantes :

- Chemins ruraux : L'amélioration d'un chemin rural comporte fréquemment une modification de l'emprise (élargissement...), ce qui implique l'acquisition d'emprise qu'il conviendra d'étudier au cas par cas. Soit la commune accepte de prendre en charge les travaux d'amélioration et en assure la maîtrise d'ouvrage, sinon ce sont les propriétaires (seuls ou associés) qui assurent la maîtrise d'ouvrage en demandant à la commune l'autorisation d'exécuter les travaux.
- Voirie privées : comme dans le cas des chemins des ruraux, la même question se pose en termes de compétence.

3.2 Création d'une nouvelle voie

L'amélioration des voies forestières existantes est parfois insuffisante pour bien desservir un massif forestier. Certaines voiries publiques fragiles ne peuvent être préservées car elles ne présentent pas les caractéristiques techniques nécessaires à la circulation des poids lourds. La création d'une nouvelle route forestière devient alors prioritaire.

Avant toute réalisation de projet, les trois éléments qui vont suivre devront être étudiés :

- Pour un projet il faut un **maître d'ouvrage**.
Soit privé : un propriétaire prend en charge l'intégralité de la maîtrise d'ouvrage
Soit collectif (collectivité ou association de propriétaires) : l'intérêt réside dans le recours aux financements publics et un seul interlocuteur.
- Pour un projet, il faut de l'**autofinancement**.
Le maître d'ouvrage une fois défini, chacun des partenaires est susceptible de contribuer à l'autofinancement du projet (don à la collectivité maître d'ouvrage, contribution à l'autofinancement d'une association de propriétaires, contribution de divers propriétaires à l'investissement réalisé par l'un d'entre eux).

- Pour un projet, il faut prévoir l'entretien donc établir une convention.
Quel va être le statut de la voie créée : chemin rural, chemin d'exploitation, chemin acquis par une association de propriétaire ?
Qui va financer l'entretien ? Chemin rural : la commune, les riverains. Autre propriété privée : l'association de propriétaires ou chaque propriétaire de la portion cheminant dans sa forêt.

3.3 Critères définissant les priorités de réalisation

La décision de réaliser des travaux de voiries n'est pas seulement dictée par l'intérêt sylvicol. Il faut également prendre en compte :

- La capacité d'autofinancement du maître d'ouvrage ;
- Les possibilités conjoncturelles d'accéder à des aides publiques ;
- La volonté de protéger ou de renforcer certaines voiries publiques fragiles ;
- L'intérêt porté à la valorisation des forêts.

Il est préférable de se limiter à une note globale indicative par projet plutôt que de prévoir une programmation précise des travaux dans le temps. En effet au final, les travaux resteront de toutes façons du ressort du ou des maîtres d'ouvrage.

3.4 Pour qu'un projet réussisse

Hormis la désignation d'un maître d'ouvrage, celui-ci doit s'investir dans le projet. Dans le présent document, les tracés de route qui sont proposés restent des « avant-projets » étudiés en concertation avec les acteurs locaux. « L'avant-projet » deviendra « projet » lorsque le maître d'ouvrage décidera de s'investir dans la réalisation de l'équipement de desserte. Il devra monter un dossier technique et financier, une seconde maturation est alors indispensable en vue d'aboutir à la réalisation du projet.

La phase de réalisation comprendra trois phases :

- Le choix d'un maître d'œuvre ;
- La détermination du statut de la voirie et procédure réglementaire : emprise et modalité d'utilisation ;
- L'adoption d'un plan de financement.

4. Conclusion

Ce document est avant tout un guide qui propose à un maître d'ouvrage potentiel une amélioration de la desserte forestière sur la Communauté de communes du Pays de Tarascon. Les hypothèses de base prises en compte pour l'élaboration du schéma peuvent pour certaines d'entre elles varier. C'est notamment à l'occasion de l'établissement des projets définitifs que les maîtres d'ouvrage s'attacheront à vérifier la pertinence des hypothèses.

En conclusion, nous pouvons dire que « plus que l'urgence sylvicole (nécessité de sortir le bois arrivé à maturité), c'est la motivation du maître d'ouvrage (sa capacité à s'investir) qui conduira à réaliser effectivement les projets de voiries ».