



Photo P. Blanchard - CRPF

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

*Un réseau de desserte forestière, adapté aux exigences d'aujourd'hui est un atout essentiel pour la bonne commercialisation des bois et pour la protection des sols. Peu de dépenses en forêt sont aussi rentables avec un retour sur investissement aussi rapide. Une forêt bien gérée, bénéficiant d'un bon réseau de desserte est une forêt qui s'améliore au fil du temps.*

## Les atouts d'une bonne desserte

Un meilleur accès à vos parcelles forestières valorise votre patrimoine. Les intérêts sont multiples :

- plus d'efficacité dans la surveillance et la gestion du massif, meilleure sécurité d'accès en cas d'incendie,
- facilité d'accès pour la réalisation de travaux de plantation et d'entretien, diminution des coûts d'intervention,
- amélioration des opportunités de vente et des prix des produits forestiers,
- facilité de mobilisation des bois et notamment de ceux ayant une faible valeur,
- valorisation des baux de chasse grâce à l'amélioration de l'exercice de cette activité,
- plus grand respect des sols et de l'environnement.

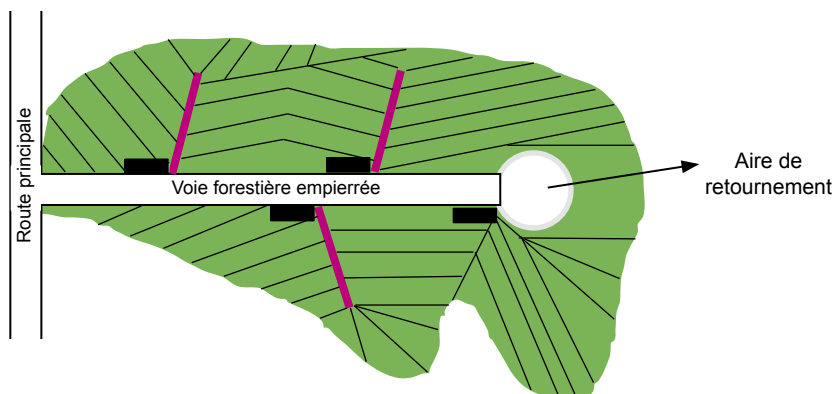
## Les éléments d'une bonne desserte

Un bon réseau de desserte forestière, c'est un ensemble d'éléments complémentaires facilitant l'accès aux parcelles et, lors des phases d'exploitation, l'acheminement des bois de leur lieu d'exploitation jusqu'au réseau routier public.

Ce réseau se compose de layons de cloisonnement, de pistes de débusquage et de débardage, de voies forestières empierrées ou routes forestières dont la résistance est adaptée au poids des engins qui seront amenés à y circuler, d'aires de retournement et de places de dépôts.

Schéma de desserte

- Cloisonnements
- Places de dépôts
- Pistes de débardage



### Le cloisonnement :

conseillé afin d'éviter la "divagation" des engins de débusquage dont les passages intempestifs sur l'ensemble de la parcelle peuvent avoir de graves conséquences sur les sols, la flore, la faune, et donc l'avenir des peuplements et des habitats. Il consiste en l'ouverture de passages d'environ 4 mètres de largeur dans le peuplement et distants les uns des autres d'environ 15 à 30 mètres. Ils doivent être le plus rectilignes possibles et en tout état de cause, éviter les changements de direction trop brutaux. Sur l'emprise, les bois doivent être coupés au plus ras.



**Les pistes de débardage :** selon les caractéristiques du terrain, une densité de 2,5 à 5 km pour 100 hectares est un optimum souhaitable. Réalisées sur terrain naturel dépourvu de souches et d'obstacles, elles viennent en complément ou en substitution du réseau de cloisonnement. Elles traversent ou longent des parcelles sur des distances assez courtes pour rejoindre les places de dépôt en bordure du réseau empierré. Les distances maximales de débusquage ne devraient pas dépasser 500 mètres (optimum 200 m).

**Les routes forestières empierrées :** l'optimum se situe entre 1 et 3,5 km par 100 hectares de forêt selon les caractéristiques du terrain. Elles doivent permettre l'accès aux camions grumiers en toute saison. Elles doivent être capables de supporter de très fortes charges (parfois supérieures à 40 tonnes) sans se dégrader.



Leur réalisation technique reste affaire de spécialistes, et dépend de la portance du sol sur lequel elles sont réalisées. Une emprise minimale de 8 mètres de largeur comprenant une bande de roulement bombée de 4 mètres est nécessaire. Il est important de

border cette emprise par des fossés qui assureront l'écoulement des eaux de ruissellement et ainsi une plus grande durabilité de l'ouvrage. Ces voies empierrées doivent être reliées au réseau routier accessible aux camions. Attention, il est important de prendre en compte les limitations imposées par le gabarit ou la résistance des ouvrages d'art situés sur le parcours d'accès à la forêt. Il ne sert à rien de renforcer des chemins pour qu'ils puissent supporter une charge de camion grumier si leur accès est limité par un pont à faible tonnage ou par une hauteur insuffisante.

**Les aires de retournement :** si le réseau de voies empierrées se termine en impasse, il est important de prévoir à son extrémité une aire de retournement empierrée suffisamment dimensionnée pour permettre aux camions semi-remorque de pouvoir effectuer un demi-tour : un diamètre minimum de 20 mètres est nécessaire.

**Les places de dépôt :** points de rencontre entre les pistes de débardage et le réseau empierré, les bois y sont déposés par les tracteurs débusqueurs ou por-



teurs dont l'accès aux voies empierrées est déconseillé, pour être chargés ensuite sur des camions. La place de dépôt est un lieu dégagé de toute végétation forestière, suffisamment étendu pour accueillir au moins l'équivalent du chargement de trois camions grumiers soit environ 100 m<sup>3</sup>. Cela représente une aire de 7 à 8 mètres de largeur sur 25 à 30 mètres de longueur. Il est préférable que cette place de dépôt soit stabilisée selon les mêmes exigences techniques que les routes empierrées qui y accèdent, mais cela n'est pas impératif. Mieux vaut avoir plusieurs places de dépôt sur terrain naturel bien réparties le long des voies empierrées, plutôt qu'une seule place de dépôt empierrée mal placée, loin des extrémités de la propriété.

Photos : P. Blanchard, C. Weben - CRPF

Document réalisé avec le concours financier de :



"Une forêt privée gérée et préservée par un réseau d'hommes compétents au service des générations futures"



Décembre 2011