



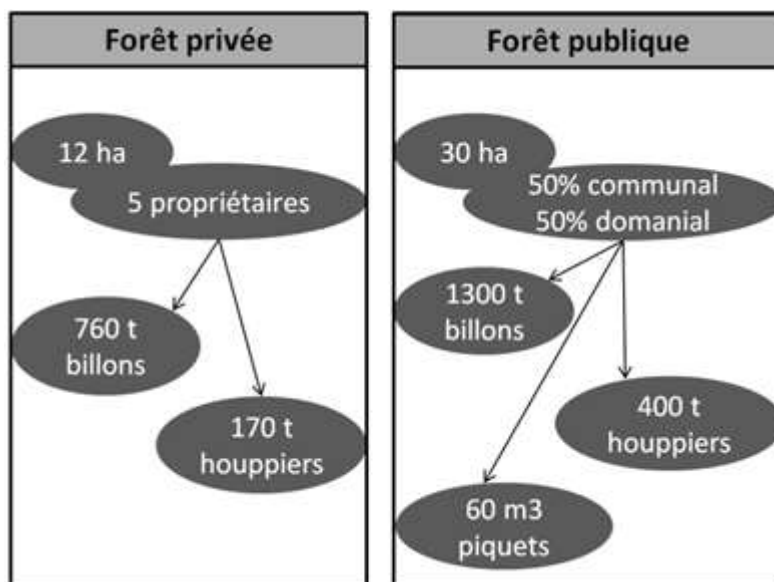
Mutualiser Exploitation forestière et DFCI
(Opération pilote dite « du Lairé » à La Môle en 2017/2018) :
Bilan et évaluation de la reproductibilité



Bilan de l'opération :

Au total, près de 2 700 tonnes de bois ont été mobilisées sur cette opération : 1 210 tonnes ont été livrées à Sylviana, 850 tonnes à Maures Bois Énergie, 570 tonnes à Uniper (plaquette issue des houppiers) et 60m³ à une scierie de Lozère pour une valorisation en poteaux et palettes.

Figure 4



Si l'on rapporte le chiffre d'affaire total de l'exploitation au niveau « entrée usine », c'est-à-dire la valeur économique générée dans l'amont de la filière bois, aux coûts engendrés aux collectivités publiques dans cette opération [1], le **bilan financier de cette opération pilote est nettement positif** pour l'économie (voir tableau 1), sans même prendre en compte les effets sur l'aval de la filière (car données indisponibles).

Tableau 1

Chiffre d'affaire total de l'exploitation (entrée usine donc amont de la filière)	
Chiffre d'affaire des gestionnaires, exploitants, entreprises de travaux forestiers et transporteurs + revenus des propriétaires	+ 130 000 € [2]
Coûts pour les collectivités publiques	
Concertation/coordination	- 5 000 €
Animation (forêt privée)	- 10 000 €
Préparation de la piste	- 4 000 €
Sous-total	- 28 000 €
Valeur économique net générée pour la société toute entière	111 000 €

L'ONF estime que la **valorisation des houppiers** n'avait pas été opportune économiquement. En effet, malgré la préparation de la piste en amont, le test de passage d'un camion à fonds mouvants n'a pas été concluant, rendant impossible le broyage en arbre entier. Par conséquent, les deux gestionnaires se sont résignés à vendre les houppiers à Uniper séparément des billons. Les problèmes techniques de l'énergéticien dans l'été 2018 ont reporté à l'automne les livraisons. Les produits ayant séché avaient donc perdu une partie de leur valeur. En revanche, le tri opéré par l'ONF d'environ 15/20% des pins laricio plantés dans les années 1980 a apporté une plus-value nette au chantier en ayant permis de produire du bois d'œuvre.

Concernant la **forêt privée**, avec 40 % de la surface foncière exploitable effectivement exploité, les volumes prélevés et la mobilisation des propriétaires ont été relativement satisfaisants. De surcroît, la plupart des coupes effectuées n'auraient pas pu avoir lieu sans la gestion collective opérée par l'ASL SV. En effet, les conditions n'étaient pas toutes réunies pour que l'animation soit optimisée. Les délais contraints n'ont pas facilité le travail et les propriétaires potentiellement concernés par le chantier n'ont pris véritablement connaissance du projet que début novembre 2017 sachant que celui-ci devait être terminé au 15 mars 2018 (enjeu Tortue d'Hermann). Ainsi, quelques mois supplémentaires auraient peut-être permis d'obtenir l'adhésion d'autres propriétaires, augmentant d'autant la rentabilité de l'exploitation. De fait, l'effet démonstratif a fonctionné car des propriétaires ont rejoint l'opération une fois qu'elle était en cours. De plus, le contexte forestier local n'était pas favorable à une sylviculture soutenue (terrains pauvres, rocheux et pentus, climat sec et chaud) et les produits obtenus localement ne pouvaient pas être fortement valorisés économiquement (bois d'industrie ou bois énergie majoritairement, liège brûlé ou sur-épais, etc.). Par conséquent, le fait que les frais afférents à l'animation foncière privée de ce projet aient dépassé le bénéfice net issu des coupes en forêt privée ne devrait pas décourager des projets de ce type. D'une part, car les conditions de mises en œuvre peuvent et doivent être améliorées. D'autre part, car ce déficit financier apparent ne prend pas en compte :

1. les effets économiques induits (soutien à la filière bois, et à ses emplois non délocalisables : chiffre d'affaire « entrée usine » d'environ 40 000€ supplémentaires – cf tableau 2 [1]).
2. les bénéfices non monétisables de l'exploitation forestière (amélioration des paysages et de la biodiversité par une diversification des milieux, réduction du risque incendie par une extraction de la biomasse combustible)
3. les effets positifs du contact direct du CNPF avec les propriétaires (valorisation de la gestion sylvicole, et rappel des obligations légales de disposer d'un document de gestion le cas échéant).

Tableau 2

Chiffre d'affaires total (forêts publiques, forêts privées)	130 000€
Dont excédent de chiffre d'affaire lié à l'animation en forêt privée	40 000€
Donc chiffre d'affaires sans l'animation en forêt privée	90 000€
Coût de l'animation en forêt privée	10 000€

Pour ce qui est de la forêt publique, les prélèvements auraient pu être supérieurs car l'ONF est resté fidèle au programme de coupes défini par les plans d'aménagement concernés. Il y a donc un risque de revenir sur le site avant 10 ans ce qui serait défavorable à l'intégrité physique de la piste. Cependant, le relatif faible prélèvement moyen d'un 1/3 (40% en forêt privée) motivé par une gestion sylvicole durable et respectueuse des périmètres environnementaux (N2000, Tortue Herman, ZNIEFF, ...) a permis au chantier d'être davantage **respectueux des milieux et paysages**. D'ailleurs, l'évaluation environnementale n'est pas une pratique courante en amont de coupes de bois.



Crédits photo – CNPF PACA / J. Perrin

Malgré l'intention initiale, **l'ASL et l'ONF n'ont malheureusement pas pu mutualiser leurs moyens**. Leurs contrats étant en partie déjà conclus à l'avance avec les consommateurs de bois et les exploitants et l'exploitant de l'ONF n'ayant pas voulu offrir les mêmes conditions tarifaires à l'ASL, aucun accord n'a pu être trouvé.

Toutefois, il faut souligner le fait qu'il n'est pas non plus incohérent que deux entreprises de travaux forestiers agissent dans la même zone. En effet, cela peut permettre une meilleure vigilance sur la qualité de leurs interventions.

Enfin, la fermeture des deux centrales thermiques au même moment (pendant l'été) a bloqué l'évacuation de certains lots de bois. De ce fait, la reprise de charge imposée pour le transport a fortement pesé sur le bilan financier final.

Côté **enjeux DFCI**, la CCGST est globalement satisfaite, retenant de cette expérience les bénéfices de l'exploitation forestière en complément de travaux de PIDAF. En dépit de quelques légères dégradations sur la piste, expliquées par une météo particulièrement difficile (pluie et neige), le bilan d'intervention est jugé correct. Malgré tout, l'intercommunalité aurait apprécié que le taux de prélèvement soit plus important, tant sur les *bandes débroussaillées de sécurité* (BDS) que dans les parcelles. D'autre part, l'objectif de départ prévoyait une remise en état globale de la piste avant la saison estivale. Or, la fermeture exceptionnelle et malchanceuse d'Inova jusqu'au début de l'été et d'Uniper jusqu'à l'automne 2018 a retardé d'autant l'évacuation des bois. De ce fait, les houppiers sont restés tout l'été entreposés sur leur place de dépôt à savoir sur les BDS, ce qui est bien sûr une contre-indication à la DFCI.

L'intervention de la régie départementale en amont pour préparer la piste au passage des camions et en aval pour une réfection globale et durable de la piste au regard des enjeux DFCL a été très facilitante. Cela a enlevé une épine importante du pied des gestionnaires autant au niveau financier que du temps passé. La préparation de la piste, évaluée à 4 000€, a été rendu possible au titre de la valeur exemplaire de l'opération. Malgré ce travail important, le passage des camions à fonds mouvants permettant de produire une valorisation par « arbre entier » n'a pu être possible. De son côté, la réfection de la piste par la régie départementale n'est pas comptabilisé car elle était de toute façon prévue avant que le projet voit le jour. De surcroît, le passage des camions pendant le chantier n'a pas alourdi le coût de cette intervention.

Les préconisations de circulation communiquées aux transporteurs ont été globalement bien respectées, notamment concernant la circulation par temps de pluie ou de neige. Grâce aux précautions prises pendant le chantier, l'exploitation n'a pas causé de surcoût de réfection. Aucun problème majeur n'a été signalé concernant l'utilisation de la voirie communale et de la traversée de La Môle, malgré un passage des camions devant une école et un lotissement (horaires et jours de passage préconisés et respectés)

La coordination entre les acteurs pour ce chantier a permis de mettre en place des bonnes pratiques et d'éviter les écueils traditionnels (chantier isolé, sans coordination avec les acteurs publics, dégradations de piste, prélèvements trop importants, débordement des limites parcellaires, ...). Preuve que la concertation a marché : alors que les camions de ce chantier avaient l'obligation de passer par le village pour atteindre la sécurisée RD98, des camions d'autres chantiers empruntaient simultanément la dangereuse RD14, à l'autre bout de la piste.

Malheureusement, **quelques actes d'opposition** à l'exploitation forestière de la part d'un public non informé ont été relevés durant la réalisation du chantier : dégradations sur des engins forestiers (coups de marteau), tags (ex : mention « assassins de la forêt » sur les tas de billons).



Crédits photo – CNPF PACA / J. Perrin

Perspectives :

Essaimage :

Le Département du Var souhaite promouvoir cette méthode d'intervention pour dynamiser la filière bois, encourager la gestion forestière durable tout en préservant les routes départementales et les pistes DFCI qui bénéficient d'un financement départemental. Afin de favoriser l'essaimage des bonnes pratiques liées à l'articulation vertueuse entre exploitation forestière et DFCI, il a donc produit une boîte à outils en libre accès sur son site web [3] et déjà diffusée auprès de tous les maîtres d'ouvrage DFCI varois comprenant :

- des démarches de concertation et coordination entre les acteurs de la DFCI et ceux de la gestion forestière pour l'utilisation de pistes DFCI en voies de desserte
- une méthodologie « type » pour la mise en œuvre d'une coupe groupée et concertée à chaque étape du chantier
- une liste de préconisations techniques d'utilisation des pistes DFCI au regard des enjeux DFCI
- une note de cadrage de l'autorisation du transport de bois sur route
- des modèles d'état des lieux avant / après chantier pour l'utilisation d'une piste DFCI en voie de desserte
- la liste des contacts des maîtres d'ouvrage PIDAF varois

En complément, le Département a mis en place un site internet servant de *guichet unique* de demandes d'autorisation de dérogation de tonnage où se trouvent :

- des informations sur les limites de tonnage et de gabarit pour le transport routier lié à la desserte forestière ;
- les coordonnées et contacts des différents maîtres d'ouvrage PIDAF ;
- ainsi que des outils pour une animation foncière (aides publiques, relais auprès des propriétaires).

Le site met systématiquement en lien le demandeur (gestionnaire/exploitant/transporteur) avec le maître d'ouvrage PIDAF concerné par une demande de dérogation de transport de bois rond sur une piste DFCI.



Crédits photo – CNPF PACA / J. Perrin

D'autre part, signe positif, l'ONF a communiqué la liste de ses chantiers prévus dans le Var pour les 2 années à venir. Le Département a déjà diffusé les chantiers prévus dans les Maures aux MO PIDAF concernés, en espérant que ce projet ait un effet reproductible (voir encadré). Ce type de démarches pourrait être extrapolé géographiquement, et répliqué par d'autres gestionnaires.

Une opération similaire est en voie d'être réalisée à partir d'une coupe prévue dans les forêts communales mitoyennes de la Garde Freinet et du Plan de la Tour. Dans ce secteur se trouvent des peuplements privés intéressants, dont certains propriétaires sont des adhérents historiques de l'ASL de la Suberaie varoise. Le Syndicat Mixte du Massif des Maures et la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez envisagent d'apporter une aide financière pour mobiliser ce foncier exploitable. Un soutien financier du Département est également à l'étude pour de l'animation foncière dans le cadre de coupes groupées et concertées sous certaines conditions.

Pistes d'amélioration :

Les prochains projets d'exploitation concertée mutualisant les moyens entre exploitation forestière et gestion des pistes DFCI pourraient améliorer les résultats obtenus en :

- **associant mieux les acteurs** du transport (propriétaires/gestionnaires/exploitants/transporteurs/consommateurs des bois (dans le cas de contrat « bord de piste »))
- **comprenant les difficiles contraintes logistiques des transporteurs** (démarches administratives, aspects réglementaires (autorisations/interdictions) et techniques (météo...) liés à la desserte, disponibilités des produits VS des clients etc.),
- **anticipant davantage l'animation foncière privée** en amont du chantier (minimum 6 mois voire 1 an) avec davantage de moyens humains (minimum une vingtaine de journées de travail pour un budget d'au moins 10 000€)
- **adaptant les plans d'aménagement et de gestion** dans le sens d'un prélèvement plus important (à condition de respecter les principes de gestion durable de la forêt) afin d'éviter un retour sur le site pour longtemps (ex : 10 ans) et ainsi de préserver la piste sur une plus longue durée
- **mutualisant les contrats** envers les prestataires et clients de l'ONF et des gestionnaires privés afin de réaliser des économies d'échelle et donc d'augmenter la rentabilité globale du chantier et les possibilités de respect des enjeux de DFCI (ex : Faire venir un broyeur sur site pour une remise en état de la zone d'exploitation évitant le besoin de valorisation des houppiers)
- **trouvant des lieux de stockage temporaires** des produits pour évacuer les bois de la zone de coupe avant la saison estivale quand nécessaire
- **trouvant un financement pour des travaux préalables de plus grande ampleur sur la piste** afin de permettre le passage des fonds mouvants ou en implémentant des techniques alternatives (ex : remorques avec caissons poly-bennes de 6X4 m et 45 à 50 m3), assurant une valorisation améliorée des produits pouvant permettre de rentabiliser l'exploitation des houppiers dont l'intérêt pour la DFCI est certain
- réalisant une communication ciblée auprès de la population locale en amont et pendant les chantiers sylvicoles, ce qui pourrait permettre d'éviter des désagréments, parfois simplement moraux mais parfois matériels.

Scénarios d'avenir :

Pour reproduire ce type de démarche vertueuse, plusieurs options existent.

Le scénario idéal passe par l'auto-coordination des acteurs. En programmant un chantier sylvicole nécessitant une sortie des bois par piste DFCl, les gestionnaires forestiers peuvent prendre eux-mêmes l'initiative de solliciter le maître d'ouvrage PIDAF local. Inversement, ces derniers sont aussi en capacité de se mettre en relation avec les gestionnaires qui ont de tels projets, en tout cas dans le Var où le Département les en informe désormais systématiquement une fois averti par son récent *guichet unique* de demande d'autorisation de dérogation de tonnage ou gabarit pour le transport routier lié à la desserte forestière. Ainsi, une concertation peut s'établir, dans le meilleur des cas comme suit : le chantier sylvicole n'aggravant pas voire diminuant le risque incendie, et en retour le garant du *débroussaillage et de l'aménagement forestier* facilitant l'exploitation en adaptant son programme de rénovation de la piste (à prévoir juste après le chantier) et en lui mettant à disposition des moyens pour une animation foncière (aides publiques, relais auprès des propriétaires).

Une estimation économique de ce scénario idéal peut être définie comme tel (voir tableau 3 ci-contre).

Tableau 3

Chiffre d'affaire total de l'exploitation (entrée usine donc amont de la filière)	
Chiffre d'affaire des gestionnaires, exploitants, entreprises de travaux forestiers et transporteurs + revenus des propriétaires	+ 130 000 €
Coûts pour les collectivités publiques	
Concertation par le maître d'ouvrage PIDAF	- 2 500 €
Valeur économique net générée pour la société toute entière	+ 127 500 €

La valeur économique créée pour l'amont de la filière est considéré comme le chiffre d'affaire total de l'exploitation. Cela finance les frais de maîtrise d'œuvre, de gestion (incluant le temps de concertation passé par le/les gestionnaire/s avec le maître d'ouvrage PIDAF), d'exploitation, de transport, de remise en état de la piste si cela n'est pas pris en charge par le PIDAF et comprend également les revenus apportés aux propriétaires. Les surcoûts pour les collectivités publiques sont dans ce scénario idéal uniquement le temps de concertation passé par le maître d'ouvrage PIDAF. En effet, la remise en état de la piste post-chantier représente dans ce scénario un surcout nul étant donné que le chantier sylvicole est prévu pour précéder la réfection programmée de la piste dans le cadre du PIDAF.

L'autre option, plus efficace mais nécessitant plus de moyens, est basée sur un acteur impartial entre enjeux d'exploitation et de DFCL, qui se charge de la coordination entre les différentes parties-prenantes. Celui-ci va d'abord identifier un secteur concerné par un projet d'exploitation nécessitant une desserte par piste DFCL, et où les acteurs concernés - responsables de l'exploitation (propriétaires/gestionnaires/exploitants/transporteurs/consommateurs du bois) et le maître d'ouvrage PIDAF local – sont disposés à collaborer. Ensuite, plusieurs cas de figure se présentent selon l'acteur en charge de la rénovation de la/des piste/s, et le type d'exploitation (foncier, interlocuteurs responsables de l'exploitation, potentiel de valorisation et donc d'adaptation aux enjeux DFCL etc.). Concernant la réfection de la piste, soit le programme du PIDAF peut s'adapter au calendrier prévisionnel de l'exploitation pour une remise en état de la piste a posteriori (cas idéal). Soit cela n'est pas possible et les acteurs de l'exploitation auront à assumer ces frais dans leurs coûts. Pour ce qui est du type d'exploitation, soit du foncier privé seul est concerné et une animation foncière peut être envisagée si besoin et si les moyens sont disponibles. Soit du foncier public seul est concerné et l'ONF se chargera d'évaluer son potentiel d'adaptation des programmes d'aménagement concernés. Si du foncier à la fois privé et public présente un potentiel sylvicole (cas idéal), alors il conviendra de chercher à mutualiser leur moyens en vue de « massifier » l'exploitation [4]. L'animateur/coordonateur veillera à ce que tous les points sensibles (états des lieux de la piste, bonnes pratiques etc.) soient pris en considération en temps et en heure par les différents partenaires engagés.

Une estimation économique d'un scénario de ce type peut être définie comme telle (voir tableau 4 ci-dessous).

Tableau 4

Chiffre d'affaire total de l'exploitation (entrée usine donc amont de la filière)	
Chiffre d'affaire des gestionnaires, exploitants, entreprises de travaux forestiers et transporteurs + revenus des propriétaires	+ 130 000 €
Sous-total	+ 130 000 €
Coûts pour les collectivités publiques	
Coordination par l'animateur (montant minimum)	- 2 500 €
Concertation par le maître d'ouvrage PIDAF	- 2 500 €
Animation en forêt privée (facultatif)	- 10 000 €
Préparation de la piste pour "fonds-mouvants" (facultatif)	- 4 000 €
Sous-total	- 19 000 €
Valeur économique net générée pour la société toute entière	+ 111 000 €

Le temps minimum passé par le coordinateur est estimé à 5 jours complets. Valorisé à 500 TTC / jours, cela fait donc 2 500€. Le temps passé par le maître d'ouvrage PIDAF est toujours le même que dans le scénario précédent. L'animation foncière en forêt privée est estimée à 10 000€, ce qui est à la fois facultatif et relatif car cela peut être tout autant moins que davantage suivant le potentiel local et les financements à disposition. Mais ce montant est une moyenne cohérente pour permettre un travail efficace sur un périmètre foncier privé autour d'une piste DFCI. La préparation de la piste permettant de faire passer des "fonds-mouvants" est également facultative et plutôt rarement faisable sur des pistes DFCI pentues et accidentées.

Dans ces deux scénarios, le temps de concertation passé par les interlocuteurs du maître d'ouvrage PIDAF, qu'ils soient gestionnaires ou exploitants, est considéré autofinancé, donc absorbé dans leurs « frais de gestion ».



Crédits photo – Forêt Modèle de Provence / Clément Garnier

Notes :

[1] Chiffres estimatifs donc à prendre avec précaution.

[2] Montants affichés TTC

[3] <https://www.var.fr/routes/infos-routes-poids-lourds>

[4] Cf mémoire de fin d'étude AgroParisTech « Mutualisation d'exploitation en forêt publique / forêt privée » (Victor Martin - 2016)