

Une expérience pilote visant à mutualiser exploitation forestière durable et défense des forêts contre les incendies

par Forêt Modèle de Provence

Dans les départements littoraux méditerranéens, les pistes de défense des forêts contre les incendies peuvent représenter des voies d'accès privilégiées à la ressource bois. Comment concilier ces deux fonctions : protection et exploitation forestière ? Une opération pilote a été menée dans le Var.

Etat des lieux

L'exploitation forestière utilisant des pistes de Défense des forêts contre les incendies (DFCI) pour l'évacuation des bois est récurrente en région méditerranéenne. En effet, ces infrastructures constituent dans de nombreux territoires les seuls axes structurants de desserte, secondant un réseau routier qui ne peut pas — ou seulement exceptionnellement— rendre possible le passage de camions de 50 tonnes. De plus, elles peuvent aussi permettre de mieux répartir les prélèvements sur les territoires et ainsi éviter le risque de surexploitation des zones les plus accessibles.

De ce fait, l'utilisation des pistes DFCI en tant que dessertes constitue une réelle opportunité permettant d'accroître l'exploitation des bois nécessaire au développement de la filière, tout en réduisant la biomasse donc le risque incendie en forêt.

Malheureusement, cet usage est rarement mené en partenariat avec les maîtres d'ouvrage des Plans intercommunaux de débroussaillage et d'aménagement forestier (PIDAF). Or, ces pistes sont avant tout des ouvrages de DFCI que le maître d'ouvrage maintient en conditions opérationnelles pour la saison estivale. Ce manque de concertation préala-



Photo 1 :
Piste du Lairé à la Môle
(Var).
Photo CNPF PACA /
J. Perrin

ble entre les différents acteurs peut avoir des conséquences contre-productives pour la gestion forestière :

- augmentation du risque incendie favorisé par un mauvais traitement des rémanents,
- dégradations de pistes DFCI, et donc de leur capacité à remplir leur fonction,
- fragilisation budgétaire des maîtres d'ouvrage PIDAF due à une augmentation des charges de travaux d'entretien de ces ouvrages publics,
- dévalorisation de l'image de l'exploitation forestière, facteur défavorable à son développement.

Afin de démontrer la faisabilité de la coordination voire mutualisation des moyens entre maîtres d'ouvrage PIDAF et acteurs de l'exploitation forestière, une opération pilote a vu le jour en 2017-2018 dans le massif des Maures.

Genèse et contexte de l'opération

L'Association syndicale libre de la suberaie varoise (ASL SV) devait conduire une éclaircie résineuse sur 2 ha à la Môle. La rentabilité économique de cette coupe unique n'était pas garantie étant donné les conditions d'exploitation (pente, accès, volumes prévisionnels et débouchés). Or, le long de la piste d'accès, dite du Lairé, se trouvent la forêt

communale de la Môle et une partie de la forêt domaniale des Maures, gérées par l'Office national des forêts, où des coupes étaient aussi prévues. D'autre part, cette piste de 10 km de long, bien que n'ayant pas le statut de « servitude DFCI » est identifiée comme stratégique dans le PIDAF de la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez (CCGST) pour sa vocation DFCI. Enfin, la régie départementale devait, de toute façon, refaire cette piste.

Dans ce contexte, cette dernière se présentait comme un terrain idéal pour expérimenter la coordination de deux gestionnaires forestiers et d'un maître d'ouvrage PIDAF en réponse aux enjeux identifiés.

Afin de maximiser l'adhésion sociale locale au projet et d'optimiser la coordination des acteurs, un partenariat multi-structures a été mis en place à l'initiative du Syndicat mixte du Massif des Maures dans le but d'en faire une opération exemplaire d'utilisation des pistes DFCI pour une gestion forestière durable coordonnée. Ce projet a bénéficié du soutien financier de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, de l'Europe et d'Uniper.

Déroulé de l'opération

Mobilisation du foncier public et privé

Pour réaliser des économies d'échelle, concentrer dans le temps le passage d'engins forestiers sur la piste et prévoir une coupe de bois plus douce pour le milieu, la première tâche a consisté à regrouper les différents travaux possibles dans les propriétés publiques et privées autour des 10 km de la piste du Lairé.

Pour ce faire, l'Office national des forêts (ONF) a rassemblé dans le projet 15 hectares communaux et 15 hectares domaniaux de pins laricio et maritimes prévues initialement à l'état d'assiette en 2020 et 2022.

Comme le secteur présentait un réel potentiel de mobilisation des propriétaires privés, une animation foncière a été menée conjointement par le Centre national de la propriété forestière, délégation régionale de Provence-Alpes-Côte d'Azur (CRPF) et l'ASL SV avec le soutien technique du Syndicat des propriétaires forestiers sylviculteurs du Var (SPFSV) et de la Communauté de communes du Golfe de Saint Tropez (CCGST).

Coordination sur les modalités d'exploitation et de transport

En amont du chantier, le maître d'ouvrage PIDAF (Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez), avec l'appui du Département du Var, a transmis ses recommandations auprès des deux gestionnaires. L'objectif était que l'exploitation n'aggrave pas, voire même réduise le risque incendie et la sensibilité des peuplements au feu, et plus particulièrement dans les bandes débroussaillées de sécurité, aux abords de la piste et même au-delà. En fonction de ces objectifs, les martelages ont été réalisés et la valorisation par « broyage d'arbre entier » a été étudiée afin d'exporter les rémanents et ainsi de réduire l'inflammabilité du sous-bois post exploitation.

Afin de respecter les paysages et réduire les impacts écologiques de l'exploitation, les gestionnaires ont également mis en œuvre des pratiques adaptées. Grâce à leurs efforts pour regrouper le foncier disponible, ils ont pu réaliser des éclaircies légères (prélèvement d'environ 30-40% des tiges). Afin de limiter au maximum la dégradation et le tassement du sol par les engins équipés de pneu à basse pression, les layons d'exploitation ont été recouverts de branches. Cela a permis de compacter le volume important de bois et de feuilles que cela représente, et à ce titre de limiter la dynamique d'un feu qui parcourait le peuplement éclairci.

Pour faciliter la mise en œuvre de ce projet pilote, le Département du Var a pris en charge la préparation de la piste en amont, pour permettre le passage des engins, ainsi que sa remise en état après la coupe. Cependant, l'idée est bien de montrer qu'en augmentant la rentabilité d'une coupe via les économies d'échelle générés par le groupement d'exploitation, il est possible de faire supporter aux gestionnaires/exploitants¹ les coûts de remise en état de la piste DFCI utilisée en voie de desserte. En effet, l'objectif est de ne pas (ou plus) faire reposer ces frais sur les collectivités responsables de la DFCI ou bien de synchroniser l'exploitation sur les programmes de réfection de pistes prévus dans les PIDAF.

Suite à cela, la Communauté de communes a fourni aux deux gestionnaires un contrat d'engagement d'utilisation de la piste et de la voirie communale ainsi que des consignes d'alerte en cas de problèmes ou de dégradations. En retour, les gestionnaires leur ont



fourni une copie de leur attestation de responsabilité civile professionnelle, leur document contractuel avec les ayants-droits (propriétaires fonciers) et le calendrier prévisionnel du chantier. Le plan de passage des camions a été transmis à la Mairie en lien avec la dérogation de tonnage sur la voie communale, ainsi qu'au Département en lien avec la déclaration de circulation sur la voirie départementale.

(Cf. Photo 2).

Photo 2 :
Réunion d'information auprès des élus du département sur le site du chantier en forêt domaniale.
Photo Forêt Modèle de Provence / C. Garnier

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 l'usine de bois-énergie Sylviana de Brignoles, 850 tonnes à la plate-forme de bois plaquette Maures Bois Énergie, 570 tonnes de plaquettes issue des houppiers à la centrale biomasse Uniper à Gardanne, et 60 m³ à une scierie de Lozère pour une valorisation en piquets et palettes.

Cf. Figure 4.

Concernant la forêt privée, avec 40 % de la surface foncière exploitable effectivement exploités (soit 12 ha), les volumes prélevés et la mobilisation des propriétaires ont été relativement satisfaisants, sachant que la plupart des coupes effectuées n'auraient pas pu avoir lieu sans animation. 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,

1 - En réalité, c'est aux transporteurs qu'est imputable le problème des dégradations des pistes forestières. Or ceux-ci sont en général sous la responsabilité de leur client soit des gestionnaires (cas général de l'ASL-SV), exploitants, et même parfois du consommateur final de bois (cas général de Sylviana).

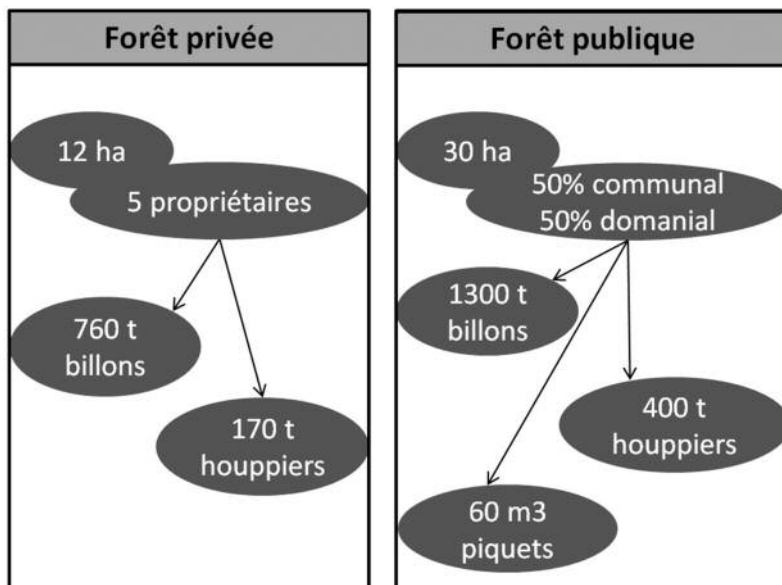


Photo 3 :
Travaux de débardage
par porteur.
Photo CNPF PACA /
J. Perrin

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.). Pour des résultats encore meilleurs, il est préconisé d'anticiper davantage le travail de mobilisation des propriétaires (minimum 6 mois voire 1 an à raison d'au minimum une vingtaine de journées de travail).

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 sera défavorable à l'intégrité physique de la piste.

Fig. 4 :
Synthèse du bilan
d'exploitation.



Cependant, le relatif faible prélèvement moyen d'un tiers a permis au chantier d'être davantage respectueux des milieux, paysages et périmètres environnementaux (Natura 2000, Tortue d'Herman, ZNIEFF...) sur la base d'une évaluation environnementale qui n'est pas une pratique courante en amont des coupes de bois sur ce territoire.

Malgré l'intention initiale, l'ASL et l'ONF n'ont malheureusement pas pu mutualiser leurs moyens. Leurs contrats de vente étaient en partie déjà conclus à l'avance avec leurs clients, et l'exploitant de l'ONF n'a pas voulu offrir les mêmes conditions tarifaires à l'ASL.

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.

Côté enjeux DFCE, la CCGST est globalement satisfaite, retenant de cette expérience les bénéfices de l'exploitation forestière en complément de travaux de PIDAF.

Malgré leurs contraintes logistiques importantes, les transporteurs ont globalement bien respecté les demandes spécifiques, comme par exemple d'éviter de circuler 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 la traversée du village de La Môle, malgré un passage des camions devant une école et un lotissement.

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 au regard des enjeux DFCE 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 rendue possible au titre de la valeur exemplaire de l'opération. Malgré ce travail important, le passage des camions à fonds mouvants permettant de générer une valorisation par « arbre entier » n'a malheureusement pas pu être possible. De son côté, la réfection de la piste post-chantier par la régie départementale n'est pas comptabilisée car elle était de toute façon prévue avant que le projet voie le jour. De surcroît, le passage des camions pendant le chantier n'a pas alourdi le coût de cette intervention.

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.

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 et diffusé une boîte à outils en libre accès sur son site web² comprenant :

- des démarches de concertation et coordination entre les acteurs de la gestion incendie 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 de risque incendie,
- 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. Celui-ci 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. D'autre part, il répertorie

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).

Par ailleurs, signe positif, l'ONF a communiqué la liste de ses chantiers prévus dans le Var pour les deux années à venir. Le Département a déjà diffusé l'information sur les chantiers prévus dans les Maures aux maîtres d'ouvrage PIDAF concernés, afin que ce projet ait un effet reproductible. Justement, 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.

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 DFCI, les gestionnaires forestiers peuvent prendre eux-mêmes l'initiative de contacter le maître d'ouvrage PIDAF local. Inversement, ces derniers peuvent aussi solliciter les gestionnaires sur leurs projets. Ainsi, une concertation de type autogérée peut s'établir, et être source d'efforts réciproques pour le bénéfice de tous. Le chantier sylvicole devrait ne pas aggraver, voire diminuer le risque incendie. En retour, le garant du débroussaillage et de l'aménagement

2 -
<https://www.var.fr/routes/infos-routes-poids-lourds>

Photo 4 :
Place de dépôt le long de la liste du Laïré.
Photo CNPF PACA / J. Perrin



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

Article rédigé par
Clément GARNIER
Animateur
chargé de missions
Forêt Modèle de
Provence
clement.garnier@foret
modele-provence.fr

Avec l'aimable
lecture de Chloé
Monta (ASL SV),
Joël Perrin (CRPF
PACA), Sophie Pesenti
(Département du Var),
Grégory Cornillac
(Communes
Forestières du Var,
Syndicat mixte du
massif des Maures),
Jacques Brun
(Communauté
de communes
du Golfe de Saint-
Tropez),
et Louis Amandier
(Forêt
Méditerranéenne).

forestier pourrait faciliter l'exploitation en adaptant son programme de rénovation de la piste (à prévoir après le chantier) et en mettant à disposition des moyens pour une animation foncière (aides publiques, relais auprès des propriétaires).

L'autre option, plus efficace mais nécessitant plus de moyens, est basée sur un acteur impartial vis-à-vis des enjeux d'exploitation et de DFCI, qui se chargerait de la coordination entre les différentes parties prenantes. Celui-ci identifie d'abord un secteur concerné par un projet d'exploitation nécessitant une desserte par piste DFCI, 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 des pistes et le type d'exploitation (interlocuteurs responsables de l'exploitation, potentiel de valorisation et donc d'adaptation aux enjeux DFCI, 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 seul du foncier privé est concerné et une animation foncière peut être envisagée si besoin et si les moyens sont disponibles ; soit seul du foncier public 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 leurs moyens en vue de « massifier » l'exploitation³. L'animateur/ coordinateur 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.

Conclusion

Cette opération pilote a visé à démontrer que le développement de la filière bois, la Défense des forêts contre les incendies, la maintenance des infrastructures logistiques publiques et la gestion durable de la forêt peuvent être conciliés en région méditerranéenne. Ainsi, la méthode mise en place a permis de conduire un chantier d'exploitation forestière qui respecte tous les enjeux souvent insuffisamment pris en compte en contexte méditerranéen. Différents acteurs qui n'ont pas l'habitude de travailler ensemble ont compris leurs intérêts respectifs à se concerter, et même à collaborer autour d'un projet commun. Il a ainsi été démontré que même dans un contexte difficile pour la filière bois (faiblesse du réseau de desserte et de la qualité des bois etc.), une concertation peut se développer. Le fait qu'elle bénéficie à toutes les parties prenantes devrait justifier l'investissement humain nécessaire.

Malgré les diverses contraintes et le manque d'expérience en la matière à ce jour, ce type d'opération d'exploitation forestière par des pistes DFCI concertée avec les services PIDAF est bien à renouveler en région méditerranéenne, dans une perspective de généralisation. La gestion forestière pourra ainsi pleinement arriver à conjuguer sa double mission de valorisation et de protection, tout en tenant compte de l'acceptabilité sociale et de l'intérêt général.

F.M.P.

Résumé

Dans les départements littoraux méditerranéens, les pistes de Défense des forêts contre les incendies peuvent représenter des voies d'accès privilégiées à la ressource bois. En desservant une exploitation forestière raisonnée dans les massifs, elles peuvent permettre d'en réduire le risque incendie, tout en améliorant par la même occasion la qualité des paysages et la biodiversité. Cependant, cet usage peut conclure à des dégradations de ces ouvrages dont la vocation première est tout autre. Comment donc concilier DFCI, respect des infrastructures publiques, gestion forestière durable et développement de la filière bois ? C'est pour tenter de répondre à cette équation complexe qu'une opération partenariale pilote s'est mise en place dans le massif des Maures en 2017 et 2018.