



La
FORÊT PRIVÉE
REVUE FORESTIÈRE EUROPÉENNE

GESTION FORESTIÈRE ET SYLVICULTURE, EXPLOITATION, COURS DES BOIS SUR PIED, PRODUCTION ET COMMERCE DES BOIS



**LA SCIERIE LANDAISE,
UNE INDUSTRIE EN PLEIN DOUTE**

**LA PRATIQUE DES PLANTATIONS
PAR COLLECTIFS**

CONCILIER DFCI ET EXPLOITATION ? UNE EXPÉRIENCE PILOTE

LA CHÂTAIGNERAIE DU RHIN : RENAISSANCE D'UNE FILIÈRE

CONTENTIEUX : COUPE DE PLUS DE MOITIÉ DE FUTAIE

COURS DES BOIS SUR PIED

CONCILIER DFCI ET EXPLOITATION ? UNE EXPÉRIENCE PILOTE

CLÉMENT GARNIER *

Animateur chargé de missions - Forêt Modèle de Provence

Dans les départements littoraux méditerranéens, les pistes de Défense des forêts contre les incendies (DFCI) 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 conduire à des dégradations de ces ouvrages dont la vocation première est tout autre. Comment 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.

En diminuant la biomasse inflammable et combustible par l'ouverture des milieux, l'exploitation forestière devient une composante essentielle de la lutte contre le risque-incendie en forêt. En outre, la grande majorité des recherches scientifiques portant sur l'adaptation des forêts au changement climatique recommande d'éclaircir les peuplements pour en améliorer la résilience et donc la pérennité. Dans ce contexte, l'exploitation forestière utilisant des pistes DFCI pour sortir ses bois est récurrente en région méditerranéenne. Ces pistes constituent bien souvent les seuls axes structurants pour la desserte. Elles peuvent parfois seconder un réseau routier qui ne peut pas ou seulement exceptionnellement permettre le passage de camions de 50 tonnes. Enfin, elles peuvent aussi permettre de mieux répartir les prélèvements sur les territoires et ainsi éviter le risque de surexploitation des zones les plus accessibles (qui augmenterait encore plus la défiance déjà importante d'une partie de la population et de certains élus envers l'exploitation forestière). Ainsi, l'utilisation des pistes DFCI en tant que dessertes constitue une opportunité essentielle, permettant d'accroître dans de bonnes conditions l'exploitation des bois nécessaires à la filière.

Cependant, cet usage est rarement mené en partenariat avec les maîtres d'ouvrage des Plans intercommunaux de débroussaillage et d'aménagement forestier (Pidaf). Pourtant, ces pistes sont avant tout des ouvrages de Défense des forêts contre l'incendie que le maître d'ouvrage maintient en conditions opérationnelles (et plus particulièrement à l'approche de la saison estivale). Ce manque de concertation préalable entre les différents acteurs peut avoir des conséquences contre-productives pour la gestion forestière :

Objectifs	Sylviculture	Développement de la filière bois	DFCI	Infrastructures publiques (voiries etc.)	Qualité de la vie locale : paysages, naturalité et tranquillité
Parties prenantes					
Propriétaire forestier	×	×	×		×
Maitre d'ouvrage PIDAF			×	×	
Autres institutions publiques *	×	×	×	×	×
Gestionnaire forestier	×	×	×		
Exploitant (ou ETF)		×			
Transporteur		×			
Population locale			×	×	×

- 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 maitres 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, remettant en question la desserte via piste DFCI.

Le tableau ci-dessus permet de visualiser les différents objectifs des parties prenantes d'une exploitation forestière par piste DFCI.

Pour répondre à tous ces enjeux indissociables les uns des autres, il est important de coordonner l'ensemble des acteurs et de chercher à mutualiser leurs moyens. La figure en page suivante résume les moyens à mettre en œuvre.

L'usage des pistes DFCI en voie de desserte peut être le levier d'une

gestion de la forêt davantage durable et multifonctionnelle. En effet, une massification de l'exploitation forestière et des pratiques adaptées aux contraintes de la DFCI doivent permettre de mettre en œuvre une sylviculture à la fois plus rentable, protectrice face au risque incendie, respectueuse des milieux et paysages et donc socialement mieux valorisée.

Génèse et contexte de l'opération

Début 2017, la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) du Var avait fait savoir à la filière par une note formelle qu'elle ne voyait aucun problème à ce que des coupes de bois utilisant des pistes DFCI se produisent tant que la fonction première de ces pistes (assurer la défense des forêts contre l'incendie) n'était pas compromise.

Pour l'hiver suivant, l'Association syndicale libre de la suberaie varoise (ASL SV) avait prévu de conduire une éclaircie résineuse sur 2 ha à la Môle (massif des Maures). La rentabilité

* EPCI, Département, Région, État

Mutualiser les moyens de l'exploitation forestière et de la DFCI :

- o Méthodologie d'animation collective
- o Analyse du potentiel de mutualisation des investissements et coûts d'exploitation, et d'économies d'échelle par le groupement d'exploitation

Améliorer l'acceptabilité sociale des exploitations forestières :

- o Mise en œuvre de coupes d'éclaircie et limitation de l'emprise d'éventuelles coupes rases
- o Réduction de la période de nuisance pour les riverains en groupant toutes les exploitations forestières sur une période restreinte

Interventions plus respectueuses des milieux naturels et des paysages :

- o Mise en œuvre de coupes d'éclaircie conservant un couvert forestier et respectueuses de la biodiversité
- o Augmentation de la surface d'exploitation grâce à un regroupement public/privé permettant un prélèvement en volume plus faible à l'hectare

Améliorer les conditions économiques d'exploitation :

- o Augmentation de la surface d'exploitation grâce à un regroupement public/privé
- o Tri du bois pour diversifier les débouchés et optimiser la valorisation des produits
- o Mécanisation de l'exploitation et transport sans reprise de charge

économique de cette coupe unique n'était pas garantie étant données 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, 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 la piste DFCI. Dans ce contexte, elle 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.

De surcroît, la zone ciblée comprend une multitude d'enjeux paysagers et environnementaux à prendre en considération : Site Natura 2000 «*Plaine et Massif des Maures*», zones de sensibilité majeure, notable et modérée pour la tortue d'Hermann (espèce menacée), Zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 et 2, inscription à l'inventaire des sites pittoresques du département du Var.

Afin 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 coordonnée durable. Ce projet a bénéficié du soutien financier de la région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, de l'Europe et d'Uniper.



Mobilisation du foncier public et privé

*Forêt Modèle de Provence
/ C. Garnier*

Pour réaliser des économies d'échelle, concentrer dans le temps le passage d'engins forestiers sur la piste DFCI et prévoir une coupe de bois plus douce pour le milieu naturel, 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 Laïré. Pour ce faire, et une fois l'accord de la mairie de la Môle obtenu d'anticiper les deux coupes prévues initialement en 2020 et 2022 à son état d'assiette, l'ONF a rassemblé dans le projet de travaux treize hectares communaux et une cinquantaine d'hectares domaniaux de pins laricio et maritimes.

Le secteur présentait un réel potentiel de mobilisation des propriétaires privés avec notamment plusieurs propriétés supérieures à

25 ha, non adhérentes à l'ASL SV. 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). Ce travail est d'abord passé par l'identification des secteurs de forêt privée ayant un bon potentiel d'exploitabilité (bois et liège) : densité suffisante du couvert, proximité de la piste, relief acceptable. Sur les 500 hectares prospectés, une quarantaine d'hectares de pins (maritimes principalement), chènes-liège et un bouquet de châtaigniers à fruits se sont avérés présenter un intérêt sylvicole, représentant 16 propriétaires dont 2 membres de

l'ASL SV. Une quinzaine d'autres propriétés contenant des parcelles ne bordant pas la piste mais en étant proches ont été identifiées comme d'intérêt. L'ensemble des propriétaires identifiés ont été par la suite sollicités pour être associés à la coupe de bois groupée à venir. Les contacts ont été réalisés de manière individuelle et collective par le biais de courriers, démarches téléphoniques et d'une réunion de présentation des opérations (en présence du maire, de l'ONF, de la CCGST, du département du Var, des communes forestières du Var, du syndicat mixte du massif des Maures et du Syndicat des propriétaires forestiers sylviculteurs du Var).

À noter que le barème des cotisations de l'ASL SV était auparavant dissuasif pour l'intégration de parcelles de propriétés inférieures à 4 ha non adhérentes à une coupe groupée ponctuelle. Ses statuts ont donc été revus lors de son assemblée générale 2017 pour faciliter cette possibilité en instituant une cotisation spécifique pour ce type de petites propriétés. De plus, afin d'obtenir une dérogation pour la réalisation d'une coupe en propriété privée supérieure à 25 ha n'ayant pas encore renouvelé son Plan simple de gestion (PSG), le CRPF a conseillé le propriétaire pour qu'il obtienne de la DDTM une autorisation de première «*coupe administrative*» avant de se mettre en conformité vis-à-vis du PSG.

Évaluation environnementale

La carte de sensibilité de la TH indiquait une «*sensibilité*

notable». Le syndicat mixte du massif des Maures, qui possède aussi la prérogative de la gestion de Natura 2000, a estimé de son devoir de prendre en compte le risque éventuel d'écrasement de tortues avec les engins d'exploitation. Il a donc, en partenariat avec Forêt modèle de Provence, mis en œuvre une recherche de tortue sur la zone très large pendant la saison estivale en amont des travaux. L'objectif était de «*puccer*» les tortues trouvées pour marquer l'endroit où elles se seraient enfouies et ainsi les tenir à l'abri des travaux. Malgré la «*sensibilité notable*» de la zone et plusieurs jours de recherche avec un chien spécialisé, aucune tortue n'a été trouvée. Le maître d'ouvrage pouvait donc réaliser en toute quiétude son exploitation forestière.

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



Source : Forêt Modèle de Provence / C. Garnier

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 pneus 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 parcourrait 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 et sa remise en état post-coupe. Un mois avant le démarrage des travaux, en janvier 2018, la régie spécialisée du département du Var est ainsi intervenue sur la piste DFCI pour permettre le passage des engins et camions de transport de bois. Les travaux ont consisté en un abaissement de revers d'eau, des purges d'importantes flaques d'eau, des curages de fossé.

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

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 clients : gestionnaires (cas général de l'ASL-SV), exploitants, et même parfois du consommateur final de bois (cas général d'Inova).

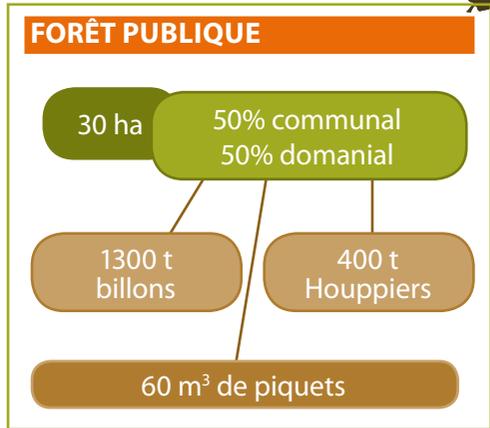
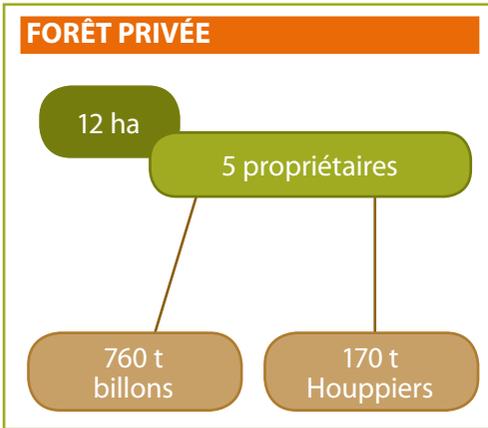


*Forêt Modèle de Provence
/ Thorenc*

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, et au département en lien avec la déclaration de circulation sur la voirie départementale. Les fortes pluviométries n'ont pas permis à la région départementale d'engager les travaux de réfection de piste avant la saison estivale. En accord avec le maître d'ouvrage Pidaf et compte tenu de la faible dégradation de l'ouvrage, l'intervention a été décalée à l'automne, sachant que l'état de la piste après chantier était suffisamment satisfaisant pour permettre aux véhicules de secours de circuler dans de bonnes conditions. En parallèle de la démarche, diverses actions de communication ont été conduites. Les communes forestières du Var ont organisé une visite de chantier à destination des élus locaux et deux réunions d'échanges techniques sur site. Une présentation du site (cette fois-ci post-chantier) a été



organisée par Forêt modèle de Provence pour un public plus large (propriétaires privés, usagers forestiers). L'association a aussi produit un documentaire vidéo d'une vingtaine de minutes donnant la parole aux différents partenaires du projet pour en expliquer l'intérêt². Enfin, elle a aussi fait venir France 3 pour un reportage grand public³.

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 60 m³ à une scierie de Lozère pour une valorisation en poteaux et palettes. Si l'on rapporte le chiffre d'affaires 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 opération⁴, le bilan financier de cette

opération pilote est nettement positif pour l'économie, sans même prendre en compte les effets sur l'aval de la filière (car données indisponibles).

Cette opération 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 respectant tous les enjeux d'une exploitation forestière en forêt méditerranéenne, souvent insuffisamment pris en compte. Différents acteurs qui n'ont pas l'habitude de travailler ensemble ont compris leurs intérêts respectifs à se concerter, et même à collaborer autour de ce type de projet. Bien entendu, cette harmonisation des pratiques a un coût. Le temps investi par les différents partenaires a été largement supérieur pour cette action pilote à ce qu'il est sur un

2 - <https://www.youtube.com/watch?v=gS41z88UssY&t=1039s>

3 - <https://www.youtube.com/watch?v=tdjdFn10Kw4&t=9s>

4 - Chiffres estimatifs donc à prendre avec précaution.



Forêt Modèle de Provence
/ Pelissier

chantier classique. Toutefois, cet investissement a permis de réaliser une action partenariale exemplaire à plus d'un titre. En effet, la concertation a permis d'articuler correctement une exploitation forestière, de surcroît massifiée, et les impératifs de la DFCI. En conciliant ces enjeux, la gestion forestière globale s'en est trouvée optimisée, en rendant les milieux à la fois mieux valorisés économiquement et mieux protégés du risque incendie.

Voici les bénéfices que chaque partie prenante de ce type d'opération peut en retirer et qui devraient les inciter à consentir à l'investissement humain de coordination qu'elles nécessitent :

- maître d'ouvrage Pidadf : DFCI améliorée sur et au-delà des coupures de combustible par un «aménagement forestier» sans frais ;
- gestionnaires et exploitants : développement économique à court et long terme par le biais d'une image véhiculée vis-à-vis des institutions et de la population améliorée, d'une desserte facilitée par les institutions en charge et de groupements d'exploitation ;
- propriétaires : DFCI améliorée et augmentation des revenus forestiers par les économies d'échelle réalisées via la massification, et/ou par l'animation foncière.

Dans le cadre de cette action pilote, la coordination entre les différents opérateurs économiques, l'administration et les collectivités a été globalement très bonne. 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.), celle-ci peut se développer en harmonie avec les autres enjeux forestiers.



* Avec l'aimable relecture 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) et Jacques Brun (communauté de communes du golfe de Saint-Tropez).