



Schéma d'Accès à la Ressource Forestière (SARF) des Pyrénées-Orientales (Volet voirie départementale)



Le Code forestier prévoit, dans son article L153-8, que « **Le Département élabore un schéma d'accès à la ressource forestière, en concertation avec les communes et les établissements publics de coopération intercommunale concernés. Ce schéma prévoit des itinéraires empruntant des routes départementales, communales et intercommunales et permettant d'assurer le transport de grumes depuis les chemins forestiers jusqu'aux différents points de livraison** ».

1 : Un contexte départemental complexe en matière forestière et routière

1.1 : Une forêt de production diversifiée et sous exploitée

La forêt des Pyrénées-Orientales, à forte dominante feuillue (2/3), recouvre plus de 201 000 ha, soit 45 % du territoire départemental. Composée d'espèces peu communes et emblématiques de territoires tout autant typiquement méditerranéens (chêne vert et chêne liège) et pyrénéens (pin à crochets), elle produit des matières premières renouvelables comme le bois matériau, le bois énergie et le liège. Son potentiel de production ligneuse est de 400 000 m³ mais seule la moitié est mobilisable. L'autre moitié ne l'est pas car non desservie par un réseau de piste ou inaccessible du fait d'un relief particulièrement accidenté.

À ce jour, sont effectivement exploités 20 % de l'accroissement mobilisable, soit entre 70 000 et 80 000 m³.

Malgré des bois aux propriétés et aux dimensions en adéquation avec la demande et le marché local, cette ressource forestière départementale apparaît donc sous-exploitée.

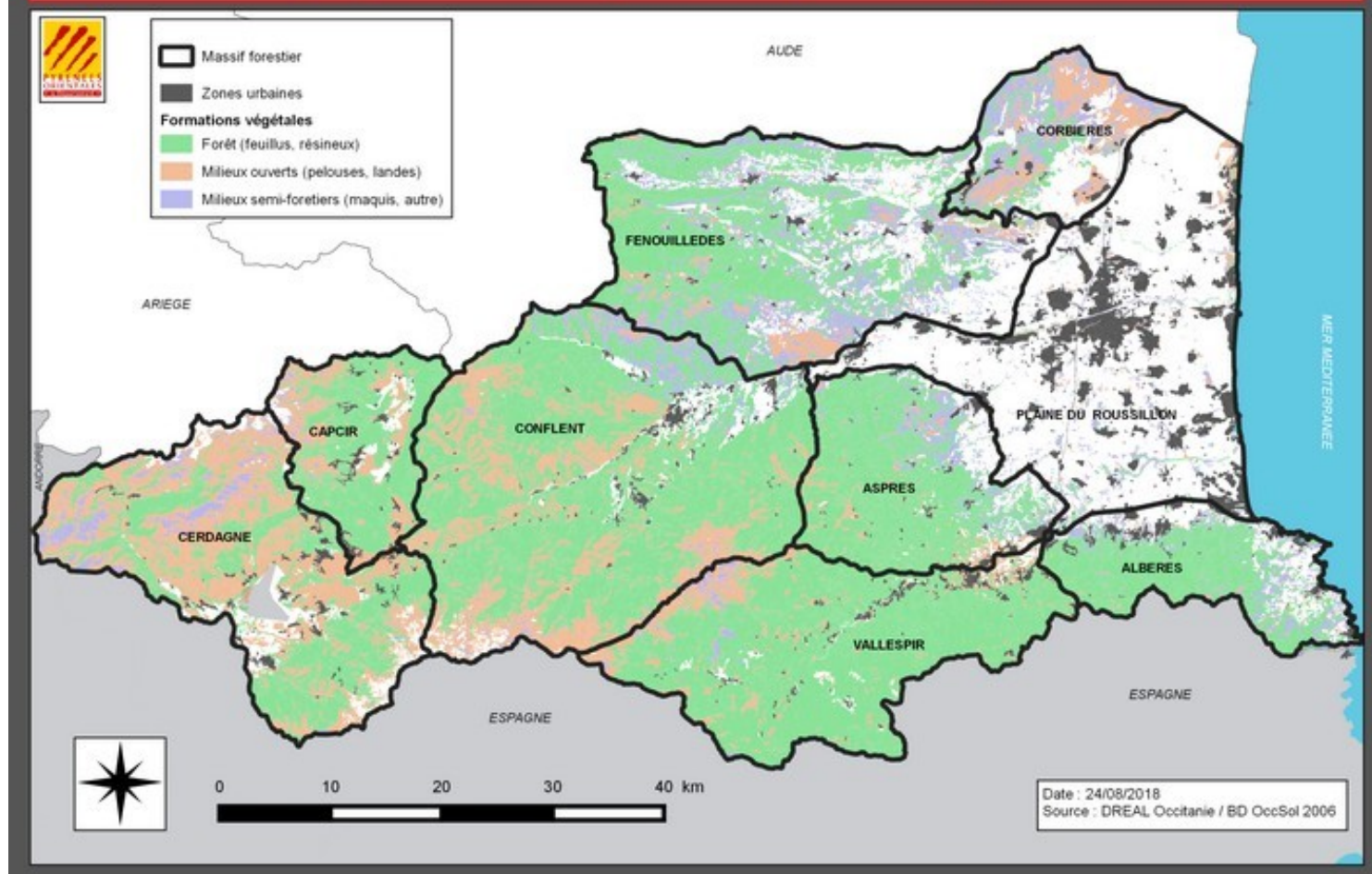
Néanmoins des plans d'actions à l'échelle nationale et régionale en matière de transition énergétique, d'industrialisation, de recherche, d'innovation, de climat et de valorisation de la forêt sont en cours de construction et pour certains d'ores et déjà actifs.

La volonté politique présidant l'ensemble de ces démarches de relance devrait à moyen terme se répercuter à l'échelle des territoires par une augmentation de la demande, par les conduites d'opérations de gestion forestière durable plus nombreuses et par voie de conséquence par une sollicitation plus grande des réseaux routiers publics comme privés.

Des perspectives à moyen terme semblent donc favorables à une reprise de la gestion et de l'exploitation forestière



Carte des principales formations végétales du Département des Pyrénées-Orientales



1.2 : Le transport routier reste le seul mode d'évacuation des bois

Le transport est un élément clef de la compétitivité des industries du bois. Le transport routier reste le principal mode utilisé de transport du bois de la forêt vers les unités de transformation.

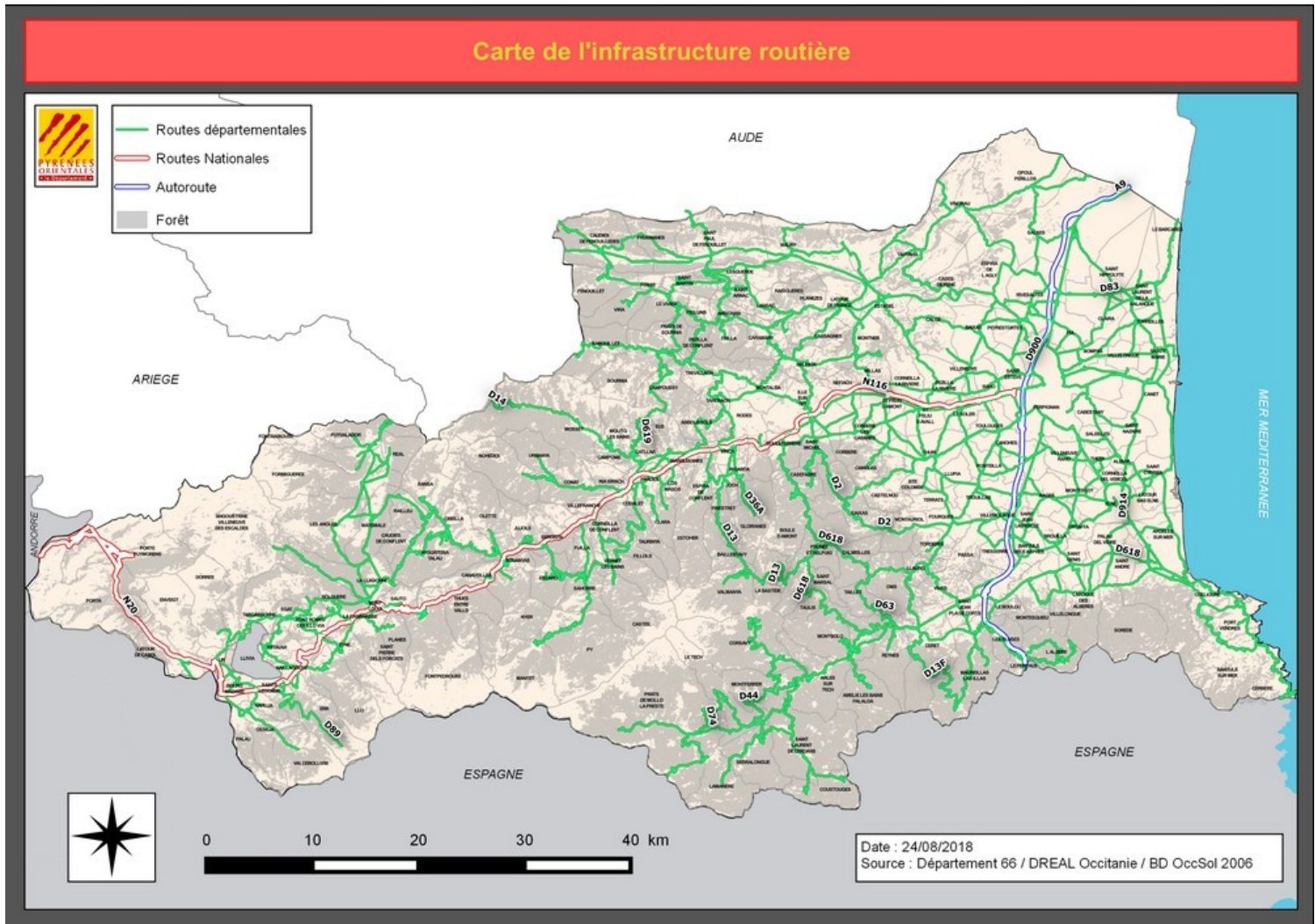
Le type de camion utilisé est fonction du façonnage du bois exploité. C'est ainsi que les massifs forestiers du département (cartographiés ci-dessus) peuvent être regroupés en 2 ensembles :

- Les secteurs Vallespir, Haut Conflant, Hautes Aspres, Haut Fenouillèdes, Hautes Albères, Cerdagne et Capcir, potentiellement **producteurs de bois d'œuvre, d'industrie et de chauffage** (Pins, hêtre, sapin et chêne pubescent). Le réseau routier est susceptible d'être emprunté par les camions remorques, semi-remorques et grumiers d'un **poids total roulant de 38 à 57 tonnes**.
- Les secteurs, Basses Aspres, Bas Fenouillèdes et Basses Albères, potentiellement **producteurs de bois d'industrie, de chauffage et de liège**. Le réseau routier est susceptible d'être emprunté principalement par des petits camions de type 6/4 ou assimilés d'un **poids total roulant de 15 à 25 tonnes**.

1.3 : Une infrastructure routière bien répartie à l'échelle départementale

L'infrastructure routière du territoire départemental se compose d'une desserte interrégionale (Autoroute A9), de dessertes interdépartementales (routes nationales), de routes départementales et de routes communales.

La carte ci-dessous, même si elle n'affiche pas le réseau des routes communales, permet d'apprécier le bon niveau de desserte du territoire. Seuls les massifs montagneux apparaissent moins desservis que le reste du département.



La capacité d'une route à supporter des camions réside :

- **dans sa structure** qui, suivant le substrat sur laquelle elle repose et son mode de construction, supportera plus ou moins bien des ensembles routiers lourds,
- **dans les dimensions de son emprise** qui conditionneront le gabarit des ensembles routiers pouvant l'emprunter.

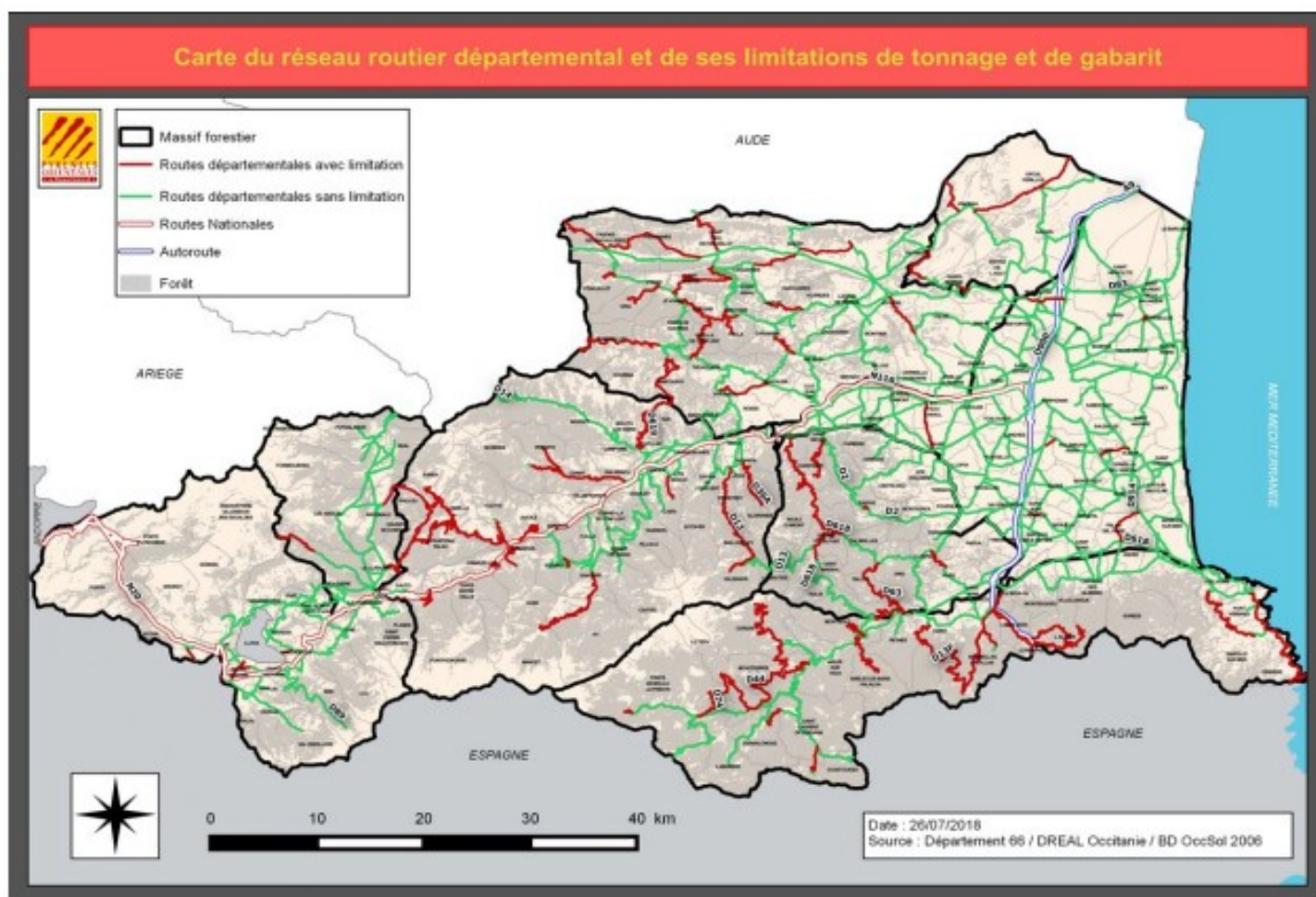
1.4 : Une réglementation permettant de garantir la préservation des équipements routiers

Le code de la route établit dans ses articles R312 et suivant, un ensemble de règles relatives aux dimensions et aux poids des véhicules autorisés à circuler sur les routes françaises :

- **Dimensions** : Le code de la route définit le gabarit suivant du véhicule autorisé à circuler :
 - la largeur totale ne doit pas excéder 2,55 mètres (Article R312-10),
 - la longueur totale pour un véhicule ne doit pas excéder 12 m et pour un véhicule articulé 16,5 m (Article R312-11),
 - la hauteur totale ne doit pas excéder 4,3 m.
- **Poids autorisé** : il est étroitement lié au nombre d'essieux. Le code de la route fixe le poids maximum des ensembles routiers (Poids total roulant autorisé ou PTR) à 38 tonnes (4 essieux) et à 44 tonnes (plus de 4 essieux).

Néanmoins cette réglementation comporte deux exceptions :

- La première consistant à autoriser par « Arrêté préfectoral portant réglementation de la circulation de transports de bois ronds », des ensembles routiers pouvant aller jusqu'à 57 tonnes suivant le nombre d'essieux.
- La seconde consistant à limiter des ensembles routiers au-delà d'un certain tonnage ou gabarit, du fait du dimensionnement de l'emprise ou de la capacité de portance de la route concernée. Pour le Département, c'est l'« Arrêté départemental permanent portant restriction de tonnage et de gabarit sur certaines routes départementales » qui en établit la liste. C'est ainsi que plus de 84 routes départementales sont concernées, dans leur intégralité ou partiellement par une limitation de tonnage. La carte ci-dessous présente le réseau de routes départementales concernées par une limitation de tonnage.



2 : Le Schéma d'Accès à la Ressource Forestière des Pyrénées-Orientales

2.1 : Objectif

Cette disposition réglementaire a pour objectif premier de porter à la connaissance des opérateurs économiques de la filière bois, les itinéraires à privilégier pour évacuer les grumes issues d'exploitations forestières et les modalités d'utilisation des voiries publiques empruntées. Ce type de démarche permet ainsi aux principaux acteurs consultés et concernés que sont les gestionnaires routiers, les élus communaux et les opérateurs forestiers, d'améliorer leur connaissance des enjeux auxquels sont contraints et confrontés les différents acteurs. Cette forme de décloisonnement de la gestion routière devrait permettre, à terme, la mise en place de relations nouvelles et plus constructives entre les principaux acteurs concernés, basées sur des échanges et une meilleure prise en compte des impératifs et enjeux de chacun.

2.2 : Une méthode d'élaboration du SARF des Pyrénées-Orientales progressive et concertée

Le calendrier de mise en place du SARF s'effectue en 2 temps :

- dans un premier temps, l'élaboration d'un SARF relatif aux seules voiries départementales,
- dans un second temps à venir, l'incorporation des données relatives aux voiries communales, au fil de la réception des délibérations communales correspondantes.

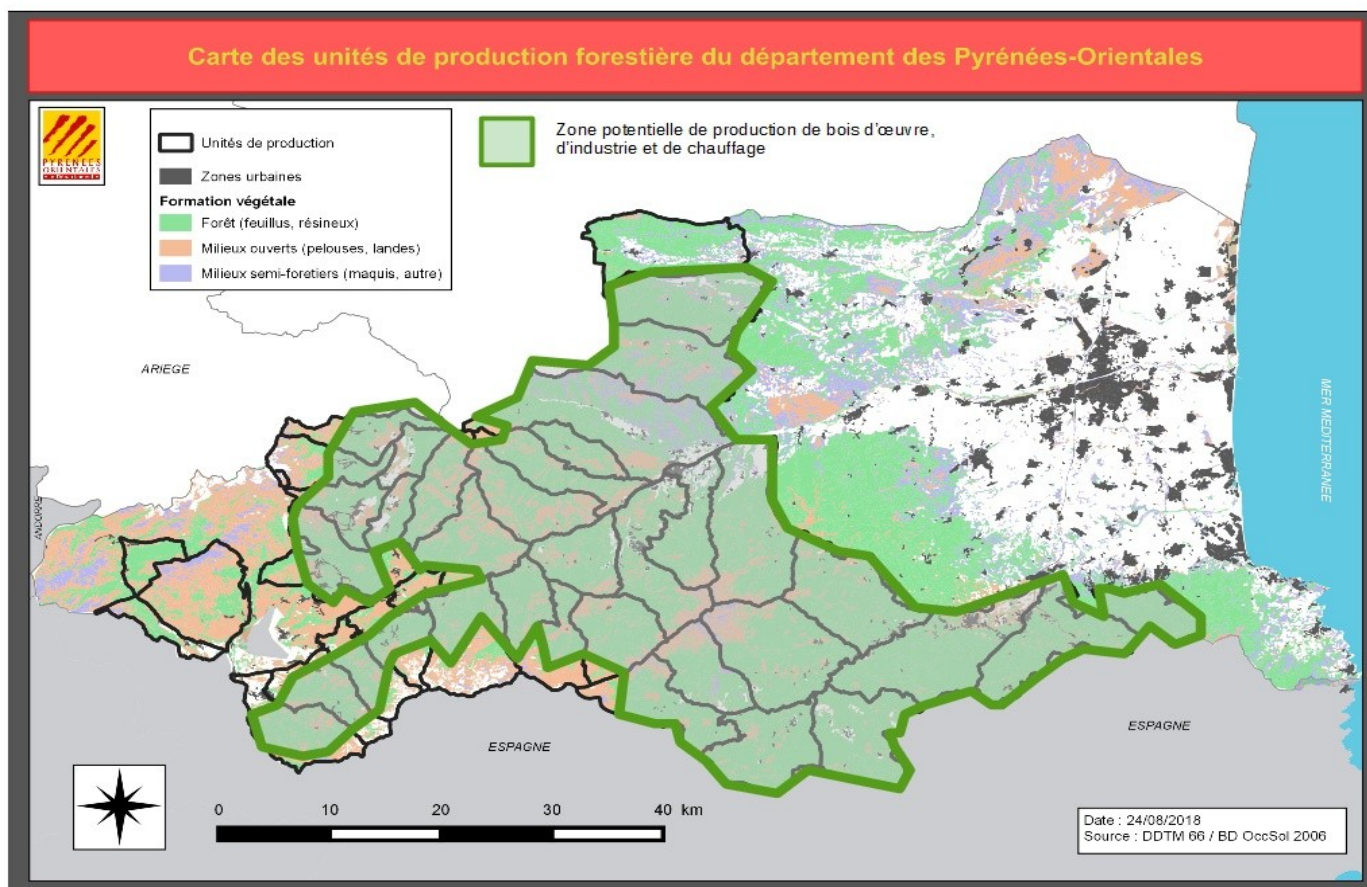
La méthode d'élaboration privilégie la concertation avec les élus et les gestionnaires forestiers.

Elle se décline de la manière suivante :

- A : la localisation des secteurs de production forestière et des axes de sortie des camions de bois (bibliographies, dérogations accordées, expertises)
- B : l'identification du réseau routier public emprunté (Voirie communale et départementale) et la détermination de ses modalités d'accès et d'utilisation (notamment pour les voies présentant des limitations)
- C : le porter à connaissance du SARF comprenant l'inventaire du réseau public et les procédures d'utilisation des voiries contraintes (gabarit, tonnage).

À ce jour les deux premières étapes sont menées dans leur intégralité pour les voiries départementales et en partie pour les voiries communales.

A. Localisation des secteurs à enjeux forestiers potentiellement producteurs de bois d'œuvre, de bois d'industrie et de bois énergie (voir cartographie ci-dessous)



B. Identification du réseau routier public et détermination de ses modalités d'accès et d'utilisation (notamment pour les voies présentant des limitations)

Voirie départementale

Outre le réseau secondaire de la plaine du Roussillon, du bas Fenouillèdes et des Basses Aspres, l'infrastructure routière départementale est stratégique pour accéder aux massifs de production. Un travail de concertation avec les services internes du Département a été conduit pour identifier les modalités d'utilisation de cette voirie départementale concernée. Il ressort de cette concertation la typologie d'utilisation suivante :

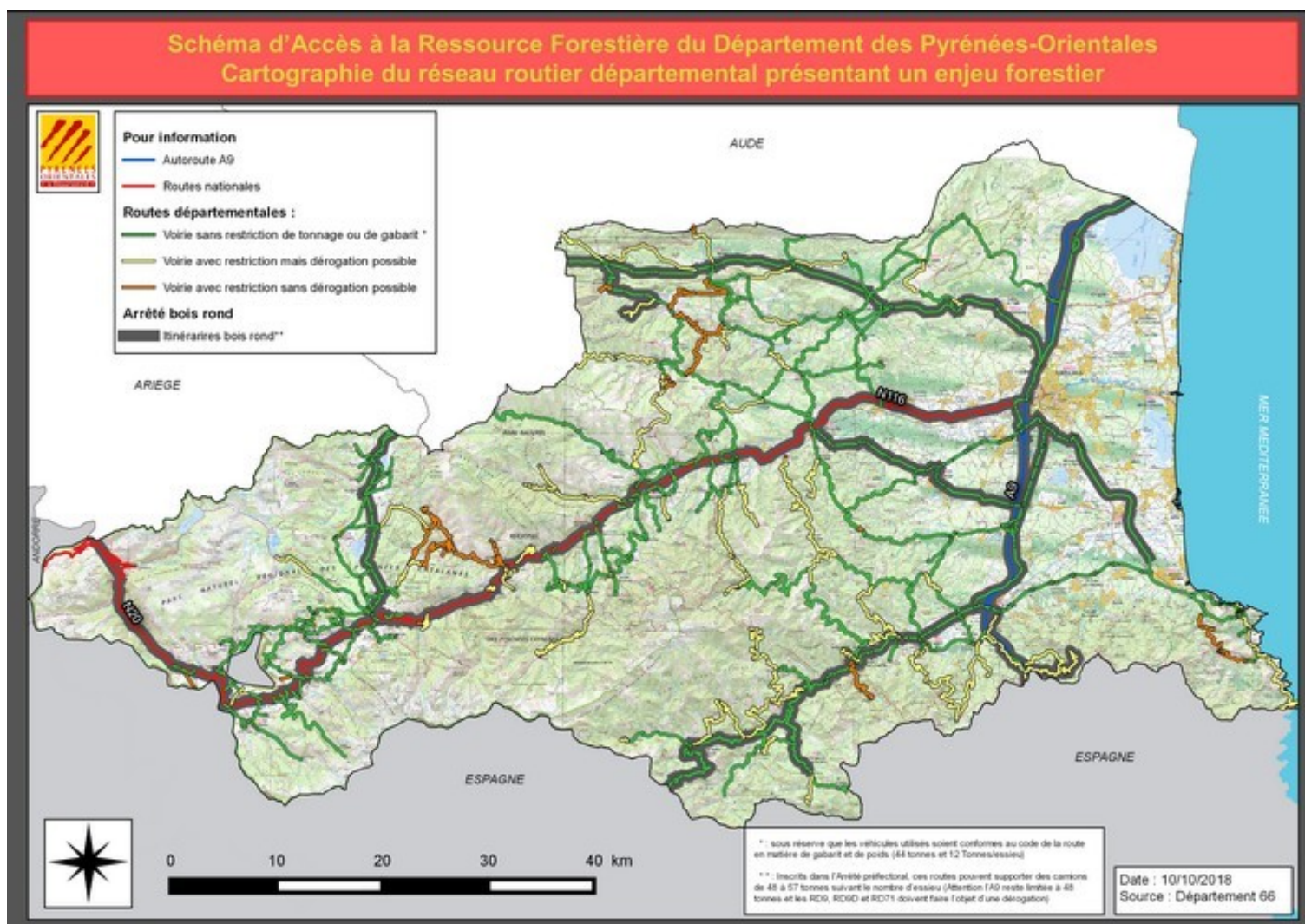
- **Voirie sans restriction de tonnage ou gabarit** : Les caractéristiques de portance et de gabarit de la route permettent le passage de gros ensembles routiers. L'utilisation de cette voirie doit être conforme à la réglementation du transport de marchandises à savoir correspondre à un poids total roulant autorisé de 44 tonnes et une charge de l'essieu moteur n'excédant pas 13 tonnes.
- **Voirie avec restriction mais dérogation possible** : Les caractéristiques de la route limitent son utilisation pour des ensembles routiers au-delà d'un certain poids ou gabarit. Néanmoins suivant les caractéristiques du véhicule, des dérogations ponctuelles peuvent être accordées. Ces routes sont inscrites dans « l'arrêté départemental portant restriction de tonnage et de gabarit sur certaines routes départementales ». Elles ont fait l'objet d'une analyse au cas par cas. À partir des dérogations déjà accordées et de leur état, les RD pouvant supporter une dérogation ont ainsi pu être identifiées. Néanmoins la dérogation

n'est accordée qu'après analyse de la carte grise sur laquelle seront vérifiés le gabarit du camion et la répartition de charge au niveau des essieux.

- **Voirie avec restriction sans dérogation possible** : Ces RD ne peuvent être empruntées par des camions présentant un poids total autorisé en charge supérieur à la limitation du tonnage affichée pour des questions de portance ou de gabarit. Elles sont également inscrites dans « l'arrêté départemental portant restriction de tonnage et de gabarit sur certaines routes départementales ».

La carte reprenant ces spécificités du réseau départemental a également été complétée par la liste des voiries inscrites dans « l'Arrêté préfectoral du transport de bois rond », qui autorise des ensembles routiers de 48 à 57 tonnes.

Le résultat cartographique ci-dessous constitue le volet « Route Départementale (RD) » du Schéma d'Accès à la Ressource Forestière qui devra intégrer, au fil des travaux de renforcement ou de constat d'usure, le déclassement ou le surclassement des RD concernées et ainsi être réactualisé régulièrement comme le prévoit le Code Forestier.



Voirie communale

Un premier travail de concertation avec les élus locaux a été conduit sur le secteur du Haut Vallespir retenu comme secteur test, puis s'est ensuite élargi progressivement aux secteurs Bas Vallespir et Garrotxe. Ces données communales seront intégrées dans le volet « voirie communale » du SARF au fur et à mesure de la collecte des délibérations validant le classement du réseau communal. À ce jour, 8 collectivités (Amélie les bains, Coustouges, Montferrer, Osseja, Prats de mollo, Serralongue, St Laurent de Cerdans et Communauté de Communes du Haut Vallespir) ont délibéré et leurs données seront donc intégrées dans le volet « voirie communale » du SARF.

C. Porter à connaissance du SARF des Pyrénées-Orientales comprenant l'inventaire du réseau public et les procédures d'utilisation des voiries contraintes (gabarit, tonnage)

Ce porter à connaissance aura donc pour objectif d'informer les opérateurs économiques forestiers sur les modalités d'utilisation des voiries publiques qu'ils souhaitent d'emprunter pour évacuer les bois issus d'exploitation forestière. Il est prévu que ce porter à connaissance se fasse sous format informatique et soit accessible via le portail internet du Département des Pyrénées-Orientales dans le courant de l'année 2019.

Par ailleurs et suite à la demande des élus locaux rencontrés, il est proposé d'associer à ce porter à connaissance, une boîte à outils virtuelle informant sur la réglementation et les pratiques responsables et respectueuses relatives à l'utilisation du réseau routier et à la gestion durable des massifs forestiers.

3 : Le SARF, un outil d'aide à la mobilisation de bois respectueuse du réseau routier public

Au moment où l'activité forestière, dynamisée par l'engagement de notre pays dans une politique de transition énergétique, semble repartir, le SARF présente l'avantage, d'une part, de définir et de clarifier les réseaux routiers présentant un enjeu forestier et, d'autre part, d'informer voire rappeler aux opérateurs économiques de la filière bois, les conditions de leur utilisation.

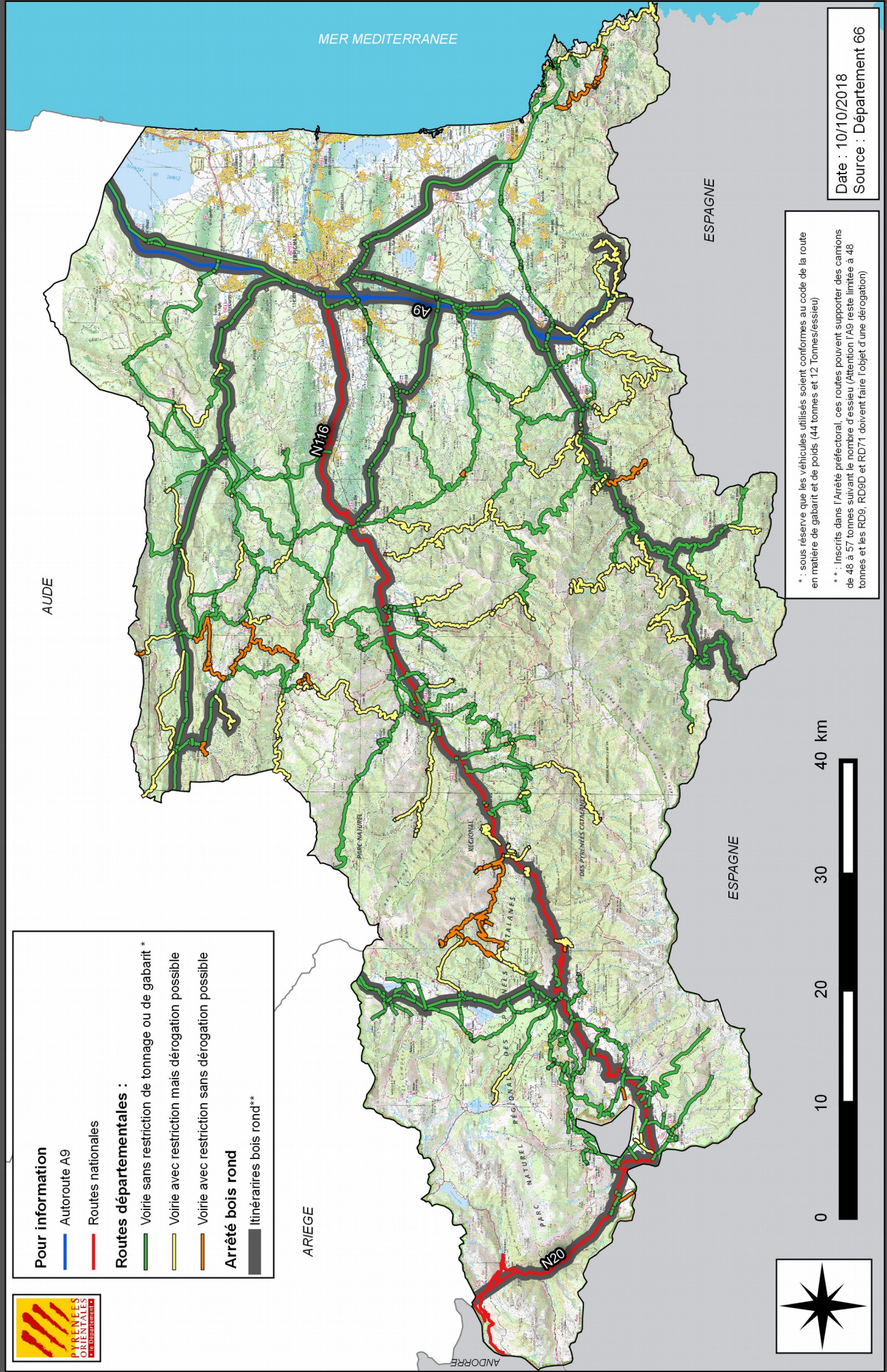
Cette démarche marque le début d'une période nouvelle où dialogue et responsabilité rythmeront les relations entre gestionnaires du réseau routier, élus et opérateurs forestiers et ce dans la volonté de concilier l'application d'une gestion forestière durable avec la préservation des infrastructures routières.

Schéma d'Accès à la Ressource Forestière du Département des Pyrénées-Orientales

Cartographie du réseau routier départemental présentant un enjeu forestier



- Pour information**
- Autoroute A9
 - Routes nationales
- Routes départementales :**
- Voirie sans restriction de tonnage ou de gabarit*
 - Voirie avec restriction mais dérogation possible
 - Voirie avec restriction sans dérogation possible
- Arrêté bois rond**
- Itinéraires bois rond**



* : sous réserve que les véhicules utilisés soient conformes au code de la route en matière de gabarit et de poids (44 tonnes et 12 Tonnes/essieu)

** : Inscrits dans l'Arrêté préfectoral, ces routes peuvent supporter des canions de 48 à 57 tonnes suivant le nombre d'essieu (Attention l'A9 reste limitée à 48 tonnes et les RD9, RD9D et RD71 doivent faire l'objet d'une dérogation)

Date : 10/10/2018
Source : Département 66