

POUVOIR ADJUDICATEUR :
**COMMUNAUTE DE COMMUNES DE MAREMNE ADOUR
COTE- SUD**

**ETUDE PREALABLE A L'AMENAGEMENT FORESTIER SUR
LES TERRITOIRES DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE
MAREMNE ADOUR COTE- SUD ET DE LA COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION DU GRAND DAX**

- SYNTHÈSE -

Août 2014

COMMANDITAIRES



PARTENAIRES



PRESTATAIRES



XyloLink

Contenu

La desserte routière pose des problèmes de sécurité ou d'accès pour 70 % des forêts du territoire.....	1
Les mesures à mettre en œuvre.....	4
1. Préserver les infrastructures existantes qui permettent d'exploiter la forêt en sécurité.....	4
11. Le constat d'une diminution des infrastructures adaptées à l'activité forestière en raison de nouveaux aménagements ou de manque d'entretien.....	4
12. Mettre en place une politique de maintien des infrastructures forestières.....	4
2. Respecter les règles de sécurité routière lorsque l'exploitation forestière doit utiliser la voirie publique.....	5
21. Comment respecter les règles de sécurité routière lorsque l'exploitation forestière doit utiliser la voirie publique.....	5
22. Encourager les autorités en charge de la voirie publique et les acteurs de l'exploitation à prendre en compte la sécurité routière des opérations forestières.....	5
23. Concevoir et mettre en place des moyens opérationnels de sécurité routière adaptés à l'exploitation forestière.....	6
3. Créer des infrastructures permettant de sécuriser des zones forestières en optimisant le rapport coût d'investissement / surface forestière sécurisée.....	6
31. 70 % de la forêt souffre d'un manque d'infrastructures adaptées à l'exploitation forestière....	6
32. Créer des infrastructures temporaires ou permanentes.....	7
Comment et où mettre en œuvre les mesures d'amélioration de la sécurité routière ?.....	8

Dans ses orientations stratégiques, la charte forestière du Pays Adour Landes Océanes (ALO) identifie la forêt comme un élément moteur du développement durable du territoire et indique qu'il convient de tout mettre en œuvre pour permettre de créer les conditions favorables à la mobilisation de la ressource, au travers notamment d'un schéma de desserte. Afin de permettre aux décideurs de faire un choix dans la réalisation des infrastructures et de prioriser les travaux à réaliser, une « étude préalable à l'aménagement forestier sur les territoires de la Communauté de Communes Maremne Adour Côte Sud (MACS) et de la Communauté d'agglomération du Grand Dax (CAGD) » a été engagée. Elle a pour objectif d'organiser et d'optimiser l'exploitation forestière sur ces deux territoires.

La desserte routière pose des problèmes de sécurité ou d'accès pour 64 % des forêts du territoire

Le territoire des deux communautés de communes regroupe 59 192 ha de forêt. 89 secteurs de desserte ont été constitués pour les besoins du diagnostic, chaque secteur ayant au moins 100 ha de forêt et étant délimité par des routes. L'analyse des conditions de desserte a permis de classer les zones forestières en trois catégories :

1. Forêts disposant de desserte sécurisée ;
2. Forêts exploitables en utilisant les voies publiques pour les dépôts de bois et les traversées d'engins moyennant la mise en place de moyens de signalisation adaptés ;
3. Forêts non accessibles dans des conditions de sécurité et économiques acceptables.

36 % seulement de la surface forestière du territoire est sécurisée (catégorie 1) et 23 % est inaccessible sans surcoût ou utilisation des routes à fort trafic (catégorie 3). Aucun des 89 secteurs n'est totalement sécurisé. Le secteur le mieux sécurisé ne comprend que 75 % de surface forestière sécurisée. 1 014 km de pistes empierrées ont été identifiés pour 59 192 ha de forêt, dont seulement 1/3 avec possibilité de demi-tours des camions hors réseau public.

Les enquêtes auprès des acteurs forestiers mettent en évidence de manière unanime deux enjeux critiques : la sécurité et la rentabilité. La sécurité apparaît comme prioritaire à tous. Les solutions envisagées pour sécuriser les zones forestières dépendent d'une part du comportement des acteurs lorsqu'ils travaillent sur les voies publiques (sécurisation active) qui concerne les zones de catégorie 2 (41 % de la surface forestière), d'autre part des infrastructures existantes leur permettant de travailler en dehors du réseau public (sécurisation passive) qui concerne les surfaces forestières sécurisées (catégorie 1 : 36 % de la surface forestière). **Dans plus de la moitié des cas, la sécurité des usagers de la route dépend du comportement des acteurs de l'exploitation forestière.**

Lorsqu'une zone forestière ne peut être desservie qu'en empruntant le réseau routier public, il n'est possible de le faire dans des conditions de sécurité acceptables que si l'on respecte les préconisations de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière relative à la signalisation temporaire¹. Or, d'après les professionnels de l'exploitation forestière, il n'est pas possible de mettre en pratique sur le terrain ces préconisations sans surcoût acceptable. Sur le terrain, la signalisation actuellement mise en place pour sécuriser les dépôts n'est pas conforme aux préconisations de sécurité. **Le risque d'accident de la route, qui peut potentiellement être mortel, augmente donc lorsque des opérations d'exploitation forestière se déroulent dans les zones forestières nécessitant l'utilisation des voies publiques pour les dépôts de bois, ce qui représente 41 % de la surface forestière.** Selon le dernier bilan de la Sécurité

¹ INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE – HUITIÈME PARTIE – SIGNALISATION TEMPORAIRE - ARRÊTÉ DU 6 NOVEMBRE 1992 relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Journal officiel du 30 Janvier 1993)

routière, moins de 2 % des tués et des blessés étaient, en 2012, des usagers de poids lourds ou transport en commun. Néanmoins, les accidents impliquant ces véhicules de grand gabarit occasionnent 12 % des tués de la circulation, la plupart des victimes étant des tiers automobilistes, piétons, motocyclistes... La présence d'un obstacle fixe est un des facteurs pouvant causer des accidents. La Sécurité routière relève la présence de ce facteur pour les accidents occasionnant 43 % des tués.

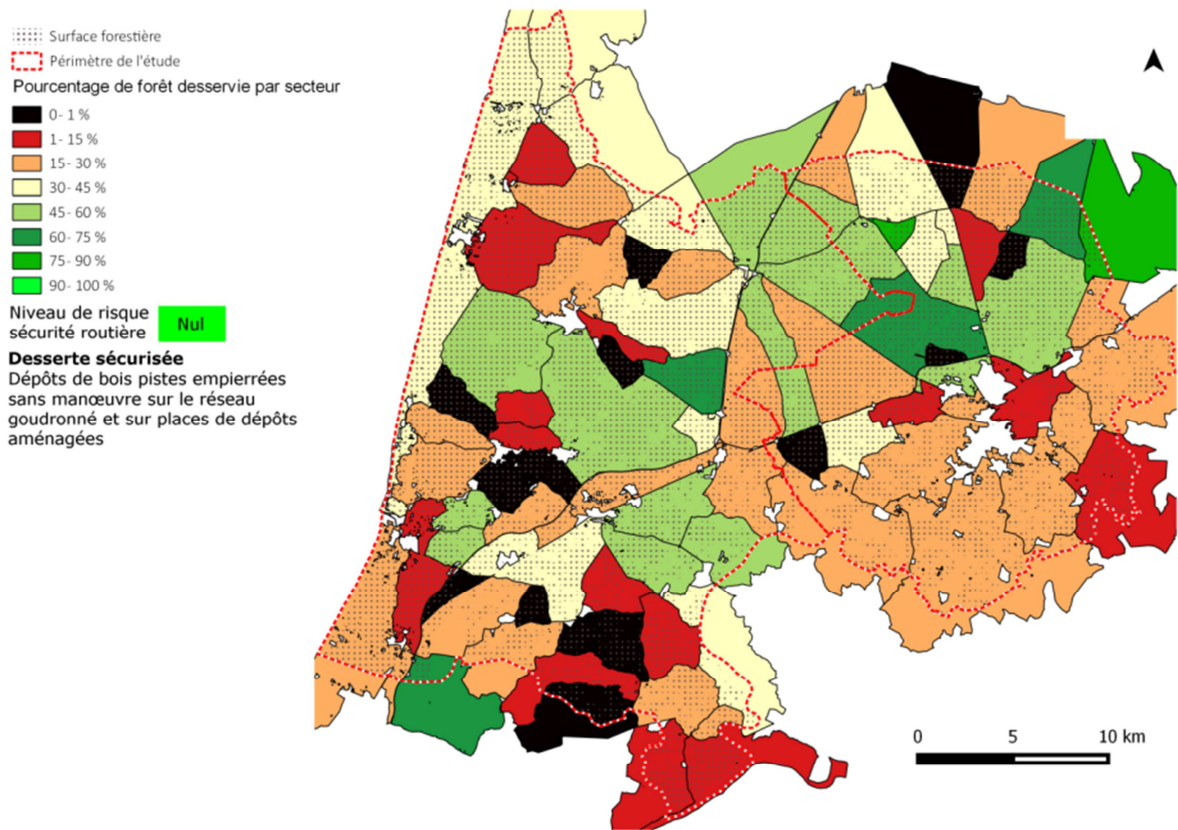
Le diagnostic montre que si l'on ne veut pas augmenter le risque d'accident de la route, ce que souhaitent tous les acteurs, seules les zones aux infrastructures adaptées (pistes ou dépôt empierré avec zone de retournement) devraient être exploitées, pénalisant ou empêchant l'exploitation de près de 64 % de la surface forestière du territoire (zones de catégories 2 et 3).

Pénaliser ou empêcher l'exploitation de 64 % de la forêt du territoire n'est pas envisageable. Il est urgent d'agir pour prendre des mesures adéquates en faveur de la sécurité routière. 3 familles de mesures ont été identifiées :

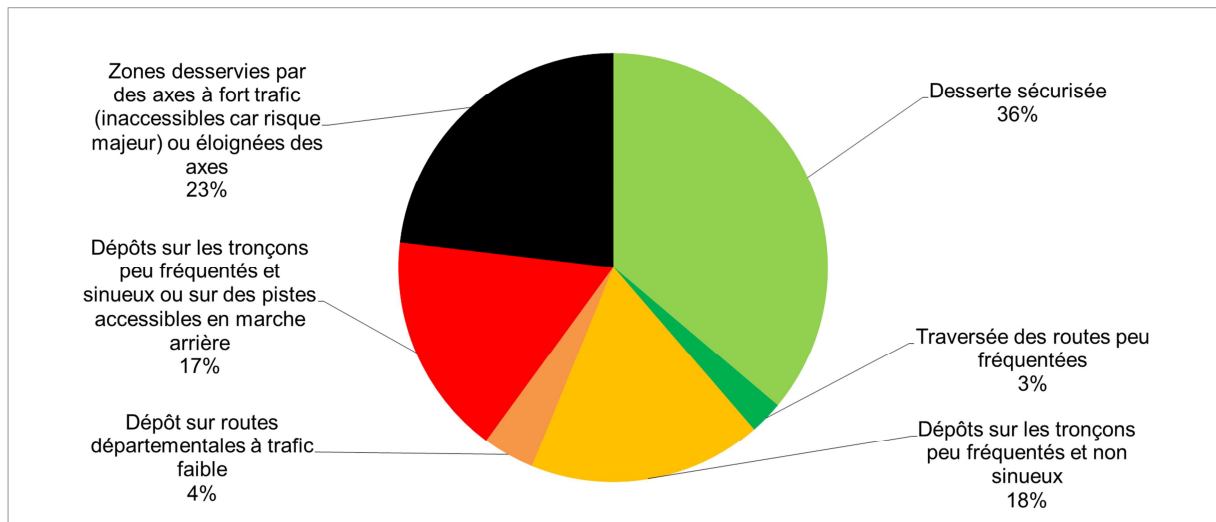
- 1. Préserver les infrastructures existantes qui permettent d'exploiter la forêt en sécurité ;**
- 2. Identifier des solutions pour sécuriser les zones forestières de catégorie 2 dans le respect des préconisations de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière relative à la signalisation temporaire ;**
- 3. Créer des infrastructures permettant de sécuriser des zones forestières en optimisant le rapport coût d'investissement / surface forestière sécurisée.**

Toutes ces mesures ne sont pas applicables uniformément sur l'ensemble du territoire. Certaines s'appliqueront avec plus d'efficacité dans certains secteurs. Le diagnostic fait ressortir les conditions dans lesquelles les mesures proposées seront plus pertinentes et plus efficaces.

Carte 1 Proportion de surface forestière sécurisée secteur par secteur



Graphique 1 Niveau de sécurisation de la desserte forestière du territoire



Les mesures à mettre en œuvre

1. Préserver les infrastructures existantes qui permettent d'exploiter la forêt en sécurité

La première mesure d'économie et d'efficacité de la desserte forestière consiste à préserver les infrastructures existantes.

11. Le constat d'une diminution des infrastructures adaptées à l'activité forestière en raison de nouveaux aménagements ou de manque d'entretien

Les acteurs constatent une diminution des infrastructures adaptées anciennement utilisables en raison de plusieurs facteurs :

- Empiètement des aménagements urbains sur les infrastructures de desserte forestières ;
- Changement de vocation de voies forestières bloquant l'accès aux forestiers ;
- Dans les zones à moindre activité forestière, les chemins adaptés deviennent inutilisables faute d'entretien ;
- Certaines voies sont dégradées en raison du non-respect des infrastructures existantes par les usagers forestiers et non forestiers (fossés bouchés, dégradation des revêtements...) ;
- Défaut d'entretien faute de moyens financiers.

12. Mettre en place une politique de maintien des infrastructures forestières

Eviter que des zones correctement desservies dans de bonnes conditions de sécurité routière nécessite d'agir sur 7 axes :

1. Connaître et faire connaître aux aménageurs du territoire les zones forestières correctement desservies et les infrastructures à préserver (un inventaire précis serait à réaliser pour mettre à jour les données cartographiques disponibles) ;
2. Anticiper les aménagements de desserte forestière lors de l'élaboration des PLU en réservant des espaces fonciers pour cet usage et en sensibilisant les propriétaires fonciers concernés ;
3. Systématiser une consultation auprès de professionnels forestiers lors de l'élaboration de chaque projet d'aménagement en zone forestière et en zone limitrophe de forêts ;
4. Favoriser le dialogue entre collectivités, forestiers et usagers de la forêt pour prendre en compte les besoins des différents utilisateurs dans les schémas d'aménagements (ex : Charte "Quad" en cours d'élaboration par le Parc Naturel Régional des Landes de Gascogne) ; prendre en compte les itinéraires de randonnée pédestre ;
5. Prévoir des aménagements permettant de combiner les usages récréatifs et l'exploitation forestière ;
6. Identifier et mettre en état les chemins ruraux non entretenus qui pourraient être remis en service pour desservir les parcelles forestières ;
7. Prendre en compte les besoins des activités forestières lors de la hiérarchisation des voiries afin d'anticiper les investissements d'adaptation à l'activité forestière.

2. Respecter les règles de sécurité routière lorsque l'exploitation forestière doit utiliser la voirie publique

Respecter les règles de sécurité routière lorsque l'exploitation forestière se déroule en utilisant la voirie publique est l'enjeu principal qui ressort du diagnostic. Plus de la moitié des zones forestières accessibles nécessitent l'utilisation de la voirie publique et actuellement les règles de sécurité routière ne sont pas respectées sur le terrain. 41 % de la surface forestière du territoire est concerné. Des solutions acceptables par les professionnels doivent impérativement être identifiées et mises en pratique pour que la situation évolue.

21. Comment respecter les règles de sécurité routière lorsque l'exploitation forestière doit utiliser la voirie publique

Respecter les règles de sécurité routière lorsque l'exploitation forestière doit utiliser la voie publique implique de changer les façons de faire. Les cas de figure correspondant à l'utilisation de la voirie lors des opérations d'exploitation forestière sont décrits dans l'instruction interministérielle sur la signalisation routière relative à la signalisation temporaire. Le problème réside dans son application sur le terrain. Un travail de concertation avec les acteurs de l'exploitation forestière doit être mené pour envisager les modalités concrètes de mise en pratique des règles de sécurité routière. Il s'agit d'innover dans les pratiques. Les échanges avec les acteurs ont fait émerger des idées de solutions. Il convient d'en étudier la faisabilité technique, d'identifier les moyens et structures permettant de les mettre en œuvre, d'accompagner les acteurs et de déployer les solutions.

22. Encourager les autorités en charge de la voirie publique et les acteurs de l'exploitation à prendre en compte la sécurité routière des opérations forestières

Les autorités en charge de la voirie publique concernées sont les communes du territoire pour les voies communales et le Conseil Général des Landes pour les voies départementales. Les services de la communauté de communes MACS et de la CAGD jouent également un rôle important dans le cadre de délégations.

Encourager la prise en compte effective de la sécurité routière par les autorités en charge de la voirie publique et les acteurs de l'exploitation implique d'agir sur 5 axes :

1. Homogénéiser les processus administratifs associés à la sécurité routière des opérations forestières et former les agents concernés ;
2. Renforcer les contrôles sur le terrain pour dans un premier temps sensibiliser les acteurs de l'exploitation forestière à l'importance de la sécurité routière et sanctionner les contrevenants ;
3. Coordonner les moyens de répression entre les services assermentés (communes, communautés de communes, conseil général, polices nationale et municipale, gendarmerie) ;
4. Créer une plateforme d'échange et de mémorisation des informations permettant de faciliter la gestion des procédures de déclaration et de contrôle, en association avec un système de télé déclaration ;
5. Diffuser auprès des acteurs de l'exploitation forestière une information précise sur les conditions de dessertes des chantiers forestiers et les conseils des services de voirie sur les solutions les plus pertinentes de sécurisation.

23. Concevoir et mettre en place des moyens opérationnels de sécurité routière adaptés à l'exploitation forestière

Exiger d'appliquer les préconisations de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière relative à la signalisation temporaire ne suffira pas. Il sera nécessaire de concevoir des moyens et méthodes applicables sur le terrain en innovant.

3 pistes d'innovations complémentaires peuvent être suivies :

1. Créer un système de zones sécurisées de dépôt de bois bord de route par une signalisation fixe avec volet mobile d'occultation ;
2. Développer une activité spécifique de sécurisation des lieux de dépôt de bois au sein des entreprises ;
3. Externaliser auprès d'un prestataire dédié (public ou privé) les tâches de sécurisation des lieux de dépôt de bois.

Une présentation de chacune de ces pistes d'innovations est disponible en annexe.

3. Créer des infrastructures permettant de sécuriser des zones forestières en optimisant le rapport coût d'investissement / surface forestière sécurisée

Permettre la réalisation de l'ensemble des opérations forestières en dehors du réseau de voirie publique est la solution optimale pour la sécurité routière. C'est la situation rencontrée dans les zones sécurisées (catégorie 1) : les dépôts de bois sont réalisés sur des zones empierrées (pistes, places de dépôt) avec moyen de retournement, à plus de 70 m d'une zone bâtie. La forêt est accessible sur un rayon d'environ 1 km par les porteurs (250 m en forêt, 750 m par chemin de débardage) sans nécessiter la traversée des routes goudronnées.

31. 64 % de la forêt souffre d'un manque d'infrastructures adaptées à l'exploitation forestière

Actuellement, la majeure partie de la surface forestière n'est pas accessible dans ces conditions, pour différentes raisons :

- **L'absence de pistes empierrées :** Les bois ne peuvent être déposés qu'en bord de route,
- **Des pistes empierrées sans moyen de retournement :** les bois sont déposés en zone sécurisée mais les camions manœuvrent sur la route goudronnée (entrée en marche arrière),
- **Les obstacles au débardage :** des routes goudronnées, des cours d'eau non franchissables ou des voies ferrées limitent l'accès des porteurs aux forêts et réduisent donc la surface desservie,
- **Un manque de chemins de débardage :** les porteurs ne peuvent pas circuler sur de grandes distances en forêt. Sans chemin de débardage, seuls les 250 m de forêt autour du lieu de dépôt sont accessibles sans surcoût,
- **La densité du bâti :** les zones où le bâti est dense et proche de la forêt génèrent des risques de nuisance et de conflit avec les activités forestières, les rendant quasiment impossibles.

32. Créer des infrastructures temporaires ou permanentes

Afin d'augmenter la surface de forêt accessible en zone verte (sécurisée passivement) plusieurs solutions peuvent être mises en œuvre :

Les solutions temporaires nécessitant une adaptation des méthodes de travail :

- Les caillebotis de stabilisation des chemins de débardage : permettre le dépôt des bois ou les retournements des camions sur terrains non stabilisés,
- Les moyens de franchissement temporaires des cours d'eau pour les engins de débardage (tubes PEHD notamment).

Les solutions pérennes à investissement modéré :

- Les places de dépôt bord de route en haricot,
- L'empierrement sur courte distance de chemins de débardage connectés aux pistes empierrées sans moyen de retournement (retournement en T, hors réseau routier goudronné),
- La remise en service de chemins ruraux,
- La création de chemin de débardage.

Les solutions pérennes à investissement coûteux :

- Les zones empierrées (pistes ou place de dépôt) placées en pleine forêt avec aire de retournement,
- Les ouvrages de franchissement des cours d'eau,
- L'ajout d'aires de retournement aux pistes empierrées existantes (boucles / raquettes).

Comment et où mettre en œuvre les mesures d'amélioration de la sécurité routière ?

La cartographie des zones de desserte du territoire met en évidence une grande diversité de situations. L'ensemble des 59 192 ha de forêt du territoire a été classé dans les trois catégories :

1. Forêts disposant de desserte sécurisée ;
2. Forêts exploitables en utilisant les voies publiques pour les dépôts de bois et les traversées d'engins moyennant la mise en place de moyens de signalisation adaptés ;
3. Forêts non accessibles dans des conditions de sécurité et économiques acceptables.

Un atlas permet de localiser ces zones pour chaque commune. Il indique également quelles sont les infrastructures connues et quelles sont les principales caractéristiques du territoire.

Le tableau ci-dessous indique dans quelles situations les solutions proposées seraient les plus pertinentes. Il distingue les solutions de sécurisation active qui dépendent du comportement des acteurs des solutions de sécurisation passives qui n'en dépendent pas. Cet outil complète utilement les atlas pour permettre de décider où et comment agir pour améliorer la sécurité routière des opérations forestières.

	Sécurisation active	Sécurisation passive	
Zones noires	Manque d'infrastructures <i>Absence d'empierrement ou de routes peu fréquentées</i>	<i>Difficile à mettre en œuvre (alternat requis)</i>	infra. lourdes Création de nouvelles pistes empierrées avec zone de retournement Création de places de dépôt en forêt (accès par piste) Création de dépôts « légers » sécurisés en bordure de route fréquentée
	Proximité des habitations	Prévention / formation Signalisation classique et entretien Contrôle des dépôts	
	Obstacles au débardage <i>Cours d'eau</i>		Création d'ouvrages de franchissement Utilisation de moyens de franchissement temporaires adaptés
	Accès difficile à la forêt <i>Peu de chemins de débardage</i>		Création de chemins de débardage Création de nouvelles pistes empierrées avec zone de retournement
Zones rouges	Dépôts sur routes peu fréquentées sinueuses	Prévention / formation Signalisation renforcée et entretien Contrôle des dépôts	Infrastructures lourdes Création de dépôts « légers » sécurisés en bordure de route fréquentée
	Dépôts sur pistes emp. avec entrée marche arrière	Prévention / formation Signalisation renforcée et entretien Contrôle des dépôts	Création de zones de retournement (empierrement d'intersections) Utilisation de moyens temporaires de stabilisation des chemins (caillibotis)
Zones oranges	Dépôts sur routes peu fréquentées non sinueuses	Prévention / formation Signalisation classique et entretien Contrôle des dépôts	Infrastructures lourdes Création de dépôts « légers » sécurisés en bordure de route fréquentée
	Traversée des routes peu fréquentées par les engins	Prévention / formation Signalisation classique et entretien Contrôle des dépôts	

ANNEXE

LES INNOVATIONS PROPOSEES

Créer un système de zones sécurisées de dépôt de bois bord de route par une signalisation fixe avec volet mobile d'occultation
Avantage : <ul style="list-style-type: none">• Partage des coûts entre acteurs économiques et gestionnaire de voirie (mise en place par le gestionnaire de voirie, utilisation par les professionnels).• Réduit le coût logistique de la sécurisation des lieux de dépôt (nécessite uniquement que les panneaux soient ouverts pendant les périodes d'activité).
Situations favorables : Applicable en zone très attractive avec un fort risque sécurité.
<u>Plan d'actions spécifique :</u> Etude de faisabilité : Etudier les types de signalisation les plus adaptés à cette solution (définition précise des zones à sécuriser) Construire une solution adaptée aux chantiers d'exploitation forestière Moyens : Création des services administratifs permettant la gestion des procédures de déclaration et de contrôle, en association avec un système de télédéclaration (utilisation de forêt data comme support ?) Mise en place des panneaux fixes à volet mobile d'occultation Accompagnement / mise en oeuvre : Formation des ETF, transporteurs, exploitants et coopératives à l'utilisation des panneaux fixes

Développer une activité spécifique de sécurisation des lieux de dépôt de bois au sein des entreprises

Avantages

- Activité pouvant être créée dans les entreprises de taille moyenne ou grande
- Permet de rationaliser et centraliser les moyens de sécurisation active et donc de limiter l'impact sur la rentabilité activités forestières

Situations favorables :

Adapté aux zones forestières irrégulièrement exploitées ou nécessitant une signalisation renforcées (routes peu fréquentées sinueuses, manœuvre des camions sur les routes goudronnées)

Plan d'actions spécifique :

Etude de faisabilité :

Dans le cas d'une signalisation renforcée (alternat, déviation requise), cette solution nécessite une massification des chantiers afin que le niveau d'activité forestière justifie le surcoût généré. Dans ce cas, il est envisageable de faire porter une partie du coût de cette sécurisation renforcée par le gestionnaire de voirie publique à condition que les acteurs économiques respectent leur cahier des charges.

Moyens :

Création des postes dédiés en entreprise

Accompagnement :

Sensibiliser les acteurs économiques aux enjeux de la sécurité routière et des procédures administratives associées

Formation des « agents sécurité » dédiés à la sécurisation des lieux de dépôt de bois

Externaliser auprès d'un prestataire dédié (public ou privé) les tâches de sécurisation des lieux de dépôt de bois

Avantages

- Permet un partage des coûts entre acteurs économique (par économie d'échelle)
- Rationalise et centralise également les moyens de sécurisation active

Situations favorables : Facilite l'exploitation et son suivi lorsque les acteurs intervenants sur le secteur sont nombreux.

Plan d'actions spécifique :

Etude de faisabilité :

Nécessite le choix d'une structure porteuse (public ou privée) qui sera en contact avec les exploitants et les gestionnaires de voiries.

Moyens :

Création d'un acteur spécialisé et dédié à cette activité : une / des structures de prise en charge d'un service externalisé (sous-traitant, association, GIE ?).

Mise en œuvre de moyens de gestion de signalisation renforcée (alternat, déviation) par le gestionnaire de voirie publique

Choix d'un financement public/privé de ce service.

Accompagnement :

Sensibiliser les acteurs économiques aux enjeux de la sécurité routière et des procédures administratives associées.