

Programme Régional de la Forêt et du Bois de Normandie
Politique forestière de la Région Normandie

Groupe de travail 1- Compétitivité de la filière
Compte rendu de la réunion du 31 MAI 2017
Caen – Salle du Clos Herbert
VERSION DU 8 JUIN 2017

Étaient présents :

M.	BOULAY Olivier	PROFESSIONSBOIS
M.	CARDON-DUBOIS Frédéric	REGION
M.	CHENTRIER Pascal	COFOROUEST
M.	CHESNEL Julien	Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande
M.	CHEVAUX François	CEREMA NORMANDIE CENTRE
M.	MATOUK Florent	DIRECCTE
M.	DE SINCAJ Jean	Union Régionale de la forêt privée
Mme	MACH Hélène	DREAL
Mme	FERRIER Laure	FNCOFOR
M.	BRIERE Alain	Maire du Bourg-Saint-Léonard
M.	GASTEBOIS Noël	FNB NORMANDIE/Scieur exploitant
M.	CHENY Jean-François	ONF ROUEN
M.	LECLERCQ Jean-Marie	PROFESSIONSBOIS
M.	LIGONNIERE Régis	ONF ROUEN
Mme	LOBRÉAUX Odile	DRAAF
Mme	MOLLARET Marie-Emilie	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
M.	MORVAN Xavier	CRPF
M.	LORIQUE Nicolas	CRPF
Mme	OUALLET Julia	REGION
Mme	SIMON Christelle	Métropole Rouen Normandie
Mme	GUILLOT Fanny	CEREMA
M.	LEDUC Albin	DRAAF

Invités :

M.	MADELINE Frédéric	ETS DEROU
M.	BOUDESSEUL Nicolas	SAS BIOCOMBUSTIBLE

Excusés :

M.	CHALLEMEL DU ROZIER Patrice	Syndicat des Propriétaires Forestiers Sylviculteurs de l'Orne
M	BARBAY Claude	FNE

L'ordre du jour du GT1 était le suivant :

- 9h30 - Introduction – Objectifs – et Tour de table
- 9h45 - Bref retour sur l'Atelier Approvisionnement de la filière
- 10h00 - Transport et logistique de la parcelle forestière au réseau public
- 11h00 - Transport et logistique de la sortie de forêt aux unités utilisatrices & réseau dédié 52-57T
- 12h00 - Des outils et des indicateurs et pistes d'action.
- 12h30 – Fin de la réunion

Ressources en séance : Fiche 5 points, feuille « méthode », PV du 27 avril 2017, synthèse GT1, Carte MOVAPRO, Réglementation Bois Ronds, Carte 8a, Carte 8b et fiche « aides ».

D'autres ressources avaient été communiquées une semaine avant. Un support PowerPoint a été utilisé.

Acronymes :

PB : PROFESSIONSBOIS

PRFB : Programme Régional de la Forêt et du Bois

PNFB : Programme National de la Forêt et du Bois

Introduction du GT1 :

Remerciements et présentation des invités.

PB ouvre la séance et introduit les objectifs de la réunion tout en précisant bien que le travail s'insère à la fois dans le PRFB et la stratégie régionale à trois ans. Les ressources distribuées sont introduites. Il s'agit bien de « accumuler de la matière ».

La Région réintroduit d'autres objectifs plus généraux par rapport au PRFB et rappelle les échéances du calendrier. La réunion spécifique « stratégie régionale » de la Région aura lieu le 19 Juin à 14h30.

Le groupe GT1 valide le compte-rendu de la dernière réunion.

BREF RETOUR SUR LE GROUPE « APPRO »

PB introduit les éléments de synthèse du premier atelier du 9 mai sur l'approvisionnement de la filière.

Les échanges entre acteurs détenteurs et utilisateurs de la ressource montrent :

- Qu'une expertise de la situation existe, qu'elle est quelquefois incomplète, mais surtout qu'elle manque de synthèse et de partage.
 - Analyse Offre/besoins – flux interrégionaux
- Que lorsque ces éléments d'expertises sont exprimés des solutions peuvent être proposées et des consensus trouvés.
 - Réaffirmation et respect de la hiérarchie des usages – systèmes de régulation – Valorisation des différents métiers et notamment de la situation des ETF.
- Que les pistes d'actions (non exhaustives) devront être programmées pour les travaux du groupe Approvisionnement qui devront avoir lieu à minima tous les 6 mois et/ou lorsqu'une situation de crise se profile.

PB introduit la méthode d'animation AFOM permettant de d'échanger sur deux thèmes connectés l'un à l'autre tout en précisant le périmètre :

1. TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE LA PARCELLE FORESTIERE AU RESEAU PUBLIC : on évoquera ici les cloisonnements, le stockage en forêt, les places de dépôt, la logistique des chantiers, les voiries communales voire départementales. Il est à noter une réelle différence entre le transport des plaquettes forestières et des bois ronds.
Ici le lien avec le GT2 est à faire.

2. TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE LA SORTIE DE LA FORET AUX UNITES UTILISATRICES ET RESEAU DEDIE : Il s'agira d'évoquer la pertinence, la connexion au réseau dédié des entreprises...

TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE LA PARCELLE FORESTIERE AU RESEAU PUBLIC

Animation : Région et PB

Prise de notes et paperboard : Région

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Sur la « grosse propriété », des efforts ont été réalisés sur la desserte. - Simplification numérique existante pour demander des autorisations. 	<ul style="list-style-type: none"> - Inadaptation de la surface des places de dépôt. - Concurrence des différents produits sur une même place de dépôt. - Morcellement de la petite propriété en Normandie. - Trop de lourdeur administrative de l'aide publique et coût de la voirie. - Non implication des élus.
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - Aides publiques (dont celles de l'ADEME) existantes. - Attestation GIEFF, reconnaissance de regroupement possible. - Révision de PLU/PLUi. - Existence de la FNCOFOR en Normandie : mode opé', plateforme informatique. 	<ul style="list-style-type: none"> - Renouvellement des élus ruraux et de la population (→ fermeture, limites de tonnage) - Acceptation sociétale - Souci de sécurité en forêt - Méconnaissance des élus.

Echanges par ordre d'intervention et pistes d'actions complémentaires :

- SAS BIOCOMBUSTIBLES : « Spécificité « Plaquettes ». Il faut 4 à 6 mois de séchage pour la plaquette forestière afin qu'elle atteigne l'humidité souhaitée en chaufferie. Pas de traitement spécifique sur ces plaquettes. Le bois est transformé sur place et partage souvent de la place de dépôt avec les bois ronds ».
- M. GASTEBOIS (SCIERIE) : « Rappel de la distance de 500m de débardage qui constitue un seuil au-delà duquel la compétitivité des opérations est globalement très affectée. Mais souci sur la surface des places ».
- ONF : « Engorgement sur certaines places de dépôt. Nécessité de faire un calcul lié à l'économie globale de la production forestière. Chaque année, c'est près de 10% des recettes qui partent, non plus à la création, mais à l'entretien de la voirie et des places de dépôt. »
- M. GASTEBOIS : « C'est la propriété privée qui pose davantage problème. Il faut que les propriétaires coopèrent et mutualisent. L'utilisation des places de dépôt est plus épisodique sur la propriété privée. »
- COFOROUEST : « Pour faire une simple route, il existe une lourdeur administrative pour monter un dossier. Il faut des systèmes qui soient beaucoup plus simples pour permettre de financer des places de dépôt temporaires et de conception plus légère. »
- « La place de dépôt la plus efficace n'est pas forcément chez le propriétaire : une subvention pour financer/rémunérer le voisin « agriculteur » serait-elle possible ? »
- Il faudrait soutenir ces créations de places de dépôt temporaires (BE) chez le voisin ou indemniser les dépôts temporaires occasionnels et avec des modalités techniques plus faciles. En plus, il faut financer l'animation qui permet de faire se rencontrer ces voisins (coopération & mutualisation déjà citées).
- CRPF : « Attention au cadrage européen qui empêchera de faire plus simple... On peut tenter d'imaginer un effet levier sur les taux. Le CRPF évoque le Fonds de Voirie Forestière qui avait été mis en place en Basse-Normandie et s'est terminé en 2011 »
- M. GASTEBOIS : « Ce n'est pas un problème de taux mais de lourdeur de dossiers. »
- CRPF : « Le premier retour sur les AMI DYNAMIC BOIS c'est qu'il y a un souci sur les places de dépôt liées aux plaquettes forestières. »
- CRPF : « Il faut se regrouper et éventuellement sur certains secteurs à zoomer. On peut imaginer de mettre en place des ASL ou des Associations Syndicales dédiées comme dans d'autres régions. »
- « Il faudrait établir une carte des zones de dépôt et regarder notamment sur certains massifs. »
- FNCOFOR : « Le CRPF a-t-il déjà prévu de travailler avec les élus sur cette question ? » *Oui ponctuellement*
- ADEME : « Ok, pour regroupements mais dans les 4 AMI DYNAMIC BOIS, cela ne fonctionne pas. Comment faire ? »
- COFOROUEST : « Méconnaissance actuelle des élus qui permettent l'installation des ronds-points ou de lotissements en sortie de village : on ne peut plus entrer en forêt. Ces travaux se font sans concertation. Il faudrait une communication simple aux élus notamment dans le cadre des PLUi mais aussi une communication comparative avec l'agriculture (pour qui les droits sont plus larges). »
- ONF : « Les élus sont très souvent sollicités. »

- SAS BIOCOMBUSTIBLES : « Témoignage sur des coupes : une visite préliminaire avec les élus constatant l'état de la voirie avant travaux anticipe le passage de l'huissier ». Il manque une compréhension des compétences des uns et des autres sur l'aspect « responsabilité » : qui va payer la route ? Le problème des équipements roulant est soulevé, en insistant sur le moindre impact de camion forestiers bien adaptés par rapport aux engins agricoles lourds (nombre d'essieux et poinçonnage) »
- « Il faut travailler sur la forme et la conception des places de dépôt car niveau technologie, on est déjà bon. »
- FNCOFOR : « Deux actions mises en place via le réseau FNCOFOR sont intéressantes à regarder quant au dialogue nécessaire avec les élus : (1) protocole/mode opératoire pour sortir des bois impliquant à la fois les acteurs et les élus d'un territoire donné : permet d'éviter les fermetures excessives de sorties de bois, permet de sensibiliser, etc. + (2) Expérience TRANSBOIS, mise en place d'une plateforme informative qui permet une veille sur l'évolution des mobilisations (Auvergne). »
- ONF : « Importance du dialogue. Vraie recrudescence des arrêtés communaux négatifs qui interdisent les grumiers. Flou des compétences. EPCI ? Communes ? Il est nécessaire d'avoir un cadrage technique. Qui paie ? Qui est maître d'ouvrage ? Qui est le concepteur ? Les efforts sont à faire à la fois au niveau des collectivités mais aussi des acteurs transporteurs/forestiers. Quels efforts sur les équipements à faire ? Rappel du fait que socialement il est plus acceptable de voir des tonnes à lisier ou des laitiers passer que des grumiers... or, l'impact peut être le même »
- M. GASTOBOIS illustre ce phénomène par l'expérience des essieux. « Il y a un problème d'image à faire évoluer. »
- CEREMA : « Traitement des plaquettes lors du séchage ? » *Non.*
- « Qu'est-ce qui provoque plus de tassement des sols en forêt ? » *L'ensemble du réseau de voirie-dépôt est destiné à concentrer le passage des engins et donc à préserver les sols des peuplements.*
- SAS BIOCOMBUSTIBLES : « En BE, il faut disposer d'un accès empierré adapté aux semi-remorques ; le reste est moins important. »
- DRAAF : « Attention aussi à la sécurité des dépôts de bois gerbés, instables et qui peuvent être dangereux s'ils sont escaladés par des promeneurs. »
- COFOROUEST : « Il faut une communication pour dire que le bois de moins de 7cm reste en forêt et retourne au sol. »
- REGION : « Qui doit communiquer ? »
- SAS BIOCOMBUSTIBLES : « Expérience d'un simple panneau accolé aux dépôts de plaquettes en réflexion. »
- « C'est à PEFC de communiquer aussi... »
- CRPF : « France Bois Forêt édite de beaux documents mais ne sait pas communiquer. »
- FNCOFOR : « Est-ce possible d'imaginer un réseau de référents FORET à une échelle pertinente qui permettrait de répondre aux questions des citoyens et autres acteurs ? »
- « Il est nécessaire d'avoir de la proximité ».
- M. DE SINCAÏ : « Participation à l'échelle départementale d'une commission sur la consommation des espaces. Souci du classement en EBC (Espace Boisé Classé) de bois : mise sous cloche. Il faut aussi travailler avec les élus pour éviter cela et ne réserver les EBC que pour des forêts/bois de petites surfaces a fort enjeu paysager ou patrimonial. Il faut privilégier les zonages naturels pour la forêt »
- METROPOLE ROUEN : « Dans le SCOT, nous travaillons sur un zonage « forêt de production » afin de réserver effectivement et uniquement les petits bois pour les EBC. Cela se fait par les élus car ils pensent bien faire ! »
- ONF : Echange sur la numérisation : « il faut accepter la technologie quand elle permet de pouvoir conserver du temps pour le travail de terrain. Désormais, en un quart d'heure, il est possible faire les demandes d'autorisation. »
- PB : « Des problèmes existent-ils sur la voirie départementale ? » *A priori non... plutôt connectée.*
- « Faut-il faire une différence entre les communes rurales et celles qui sont périurbaines ? » Pas réellement, on évite de transporter du bois sur les pics du trafic en forêt périurbaine, donc très tôt le matin ou tard le soir ». D'après M. GASTOBOIS.
- ONF : « Retour sur l'histoire des cloisonnements en forêt : souci du matériel peu adapté (ex : débusqueur à pinces). Il faudrait s'accorder sur un maximum de 25% de cloisonnements sur une parcelle donnée. Il y a au un suréquipement en tracteurs à pinces. Il y a un besoin d'animation auprès des ETF.
- DRAAF : Ce type de matériels a été enlevé des investissements à soutenir.

SYNTHESE :

DESSERTE INTERNE DES FORÊTS :

Les forêts publiques et les forêts privées importantes en surface sont globalement bien équipées en voiries et places de dépôts BO-BI, même **s'il reste des investissements à compléter** pour ces dernières.

Par contre l'émergence du marché du Bois Energie (BE) modifie la donne et provoque désormais **un fort déficit en place de dépôts.**

Ce nouveau réseau à créer doit pouvoir l'être sur **des formules techniques plus légères**, plus économiques et moins contraignantes. Leurs accès doivent être pensés « remorques ou semi-remorques routières, dont les caractéristiques techniques sont différentes des camions spécifiques bois ronds.

L'organisation **d'infrastructures mutualisées** pour les petites propriétés, ou **de conventions dédommageant des tiers** (agriculteurs voisins par exemple) sont à mettre en place – Ces dispositions valent également pour le BO-BI dans les petites forêts où le nombre de coupes est limité et le retour sur investissement d'infrastructures lourdes est impossible. Une vision « Massif » est pertinente à cet égard et des solutions juridiques existent (ASA, ASL, etc...)

Les cloisonnements d'exploitation, qui alimentent cette desserte interne, sont souvent déconnectés du choix du matériel de l'opérateur (Pince) et par conséquent inopérants.

ACCES FORÊT ET VOIRIE COMMUNALE :

- Cette zone est considérée comme le point faible de la chaîne logistique :
- Méconnaissance des élus des spécificités du transport de bois
- Arrêtés de limitation de tonnages inappropriés
- Créations d'aménagements bloquants
- Compétences voiries peu lisibles et variable entre communes et EPCI

Les leviers identifiables pour améliorer la situation sont concentrés autour d'une nécessaire **structuration et intensification de la communication et de l'information** aux détenteurs de ces réseaux. L'anticipation doit être également organisée lors de l'élaboration des SCOT et/ou PLUi en cours à grande échelle en ce moment. A ce sujet un classement « zone naturelle » plutôt que EBC pour les forêts semble plus approprié pour ne pas contraindre à l'excès les investissements d'infrastructure).

La communication auprès des usagers pour une meilleure compréhension de l'exploitation et du transport du bois est un point important pour l'acceptation sociétale de l'activité.

TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE LA SORTIE DE LA FORET AUX UNITES UTILISATRICES ET RESEAU DEDIE

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">- nombre limité et gérable des transformateurs- Point étape légal en 2015 : renouvellement du matériel de transport des bois	<ul style="list-style-type: none">- Manque d'harmonisation à l'échelle régionale- Nébuleuse des gestionnaires de voirie- Déficit de lien entre dispositifs d'aides et transporteurs
OPPORTUNITES	MENACES
<ul style="list-style-type: none">- Notion « Empreinte carbone »- Arrêtés 27 et 76 à regarder de près	<ul style="list-style-type: none">- Refus de passage sur autoroutes

LES ECHANGES : Points abordés par ordre d'intervention et pistes d'actions complémentaires :
Ressources complémentaires : arrêtés départementaux de 2010

- M. GASTEMBOIS relève « qu'entre PONT LEVEQUE et LISIEUX, il y a discontinuité du réseau dédié. »

Cette modification peut-être corrigée sur la carte.

- *Attention, une correction est apportée : on parle désormais de 48 à 57t et non 52 à 57t.*

- « Dans le cadre du PRFB, une vraie plus-value serait de travailler sur un arrêté régional avec la préfète de région. Le but n'est pas d'avoir un arrêté « modèle » qui règle tout mais une base commune pour la Normandie. »

- « Besoin de clarification des gestionnaires de voiries de ce réseau dédié »

- La DREAL évoque l'expérimentation qui s'est dernièrement terminée sur l'A13 et l'A28. « Les retours/refus des concessionnaires d'autoroutes mettent en avant la lenteur des véhicules qui créeraient des problèmes de fluidité du trafic. La DREAL indique qu'ils ont pu peser les grumiers grâce au service des contrôleurs terrestres. »
- M. GASTEBOIS indique « qu'il est peut-être erroné de mettre en avant le problème de vitesse. Cela devient un vrai problème pour la compétitivité de la filière. Et cela pose un vrai souci de sécurité. Des solutions existent et méritent de pouvoir être ré-évoquées avec les nouveaux préfets. Si une des solutions est de contourner les viaducs autoroutiers, alors c'est possible. »
- « Il y a un vrai problème éthique sur la sécurité ».
- CEREMA : « L'empreinte carbone des transports du bois pourrait être un argument supplémentaire. »
- « Il faut pouvoir apporter les arguments techniques ».
- « Y a-t-il des aides pour le matériel roulant ? » *Non, l'Europe ne les finance plus.*
- CRPF : « Il faudrait a minima que le réseau aille jusqu'aux unités de transformations dont le faible nombre en Normandie est finalement une force, dans ce cas. Cela ne réglerait pas le problème du départ. »
- PNR BSN : « Il faudrait vraiment travailler avec les EPCI et faire une sensibilisation pour que les arrêtés permettent d'introduire la notion de connexion jusqu'aux unités de transformations (ex du 27 et 76 a priori) ».
- CRPF : « Méconnaissance des aides publiques qui parfois peuvent être utilisées pour aider la filière sur la question des transports. Un porté à connaissance est nécessaire ».
- PB : « Faut-il intégrer l'amont dans les arrêtés ? »
- « La solution d'une « tolérance » - sous réserve de déclaration - sur une zone de 20km telle qu'elle est organisée sur le 27 et 76 est intéressante à généraliser – mais quid de la démarche de « déclaration » qui n'est jamais faite... ? »
- CRPF : « Il y a aussi une solution à trouver au niveau du national. Et une animation au niveau des massifs à faire ».
- PB : « Quid du ferroviaire ou du fluvial ? »
- M. GASTEBOIS fait état d'expériences passées. « C'était possible car il y avait des subventions de transports après la tempête de 1999. Mais la rupture de charge est vraiment un frein au développement du fluvial/ferroviaire. Ce n'est pas à l'échelle régionale que cela pourrait être vu mais peut-être à l'échelle nationale. Le train, c'est bien pour des trajets de plus de 500km ».
- ONF : « Comme on parle de circuits courts, ici, c'est donc hors sujet. »

SYNTHESE :

Les **Arrêtés départementaux de transport de bois rond** ont été un réel progrès pour la logistique de transport. Néanmoins quelques discontinuités subsistent et surtout c'est l'**hétérogénéité** des arrêtés et de leurs **conditions d'application** qui créent de l'insécurité juridique permanente pour les transporteurs.

La non-autorisation de **l'A13 et de l'A28** au transport 48-57T constitue les soucis majeurs pour la filière régionale car ces deux axes sont particulièrement structurants pour le territoire.

Le dossier doit être absolument revu avec les autorités compétentes en valorisant la phase expérimentale qui vient de se terminer. La révision doit porter sur leur continuité, leurs conditions d'utilisation et sur l'intégration de l'A13 et de l'A28.

DES OUTILS ET DES INDICATEURS → VERS LA SYNTHESE

- Plusieurs pistes d'actions ont été vues (surlignées ci-dessus). D'autres sont balayées ci-dessous :
- Plaquette voirie forestière en forêt : très peu de retour de la communication sur la Basse-Normandie. Une harmonisation ou une promotion de cet outil à l'échelle régionale pourrait être revue.
 - Fonds de voirie forestière. La région est prête à revoir le champ juridique des possibles pour remettre sur pied ce fonds.
 - ADEME : des fonds sont actuellement bloqués dans les projets AMI DYNAMIC BOIS pour travailler sur les questions de (1) animation auprès des ETF et la mécanisation associée et (2) plateformes de stockage.
 - EMOBOIS. PB invite les membres du GT1 à visionner les petits films de cette initiative qui est actuellement en train de se diffuser en France entière : <http://emobois.fr/>. Expérience originelle en

Alsace. Il y aurait un gain de 15% de productivité sur la logistique ; cela accélère et simplifie. COFOROUEST indique que cet outil est performant à condition que les exploitants aussi soient intégrés.
- Regarder la transposabilité de TRANSBOIS à la région.

AJOUT POST-CR de la FNCOFOR :

Pour faire suite aux discussions qui ont eu lieu lors de la réunion du GT1 de cette semaine, je me permets de vous apporter quelques informations complémentaires sur les deux dispositifs dont je vous ai parlé au sujet des transports de bois rond et des conditions de sortie des bois sur la voirie. Il ne faut peut-être pas reproduire ces outils à l'identique et bien sûr, ils ne résolvent pas tous les problèmes mais cela peut donner des idées dans le cadre de nos discussions.

1. Transbois

Transbois est un logiciel en ligne qui vise à favoriser et sécuriser l'exploitation forestière en facilitant l'instruction et la délivrance des autorisations de transport et de voirie pour les bois ronds.

En 2010, une première réflexion a été engagée par les services de l'Etat pour faciliter les activités d'exploitation dans le massif forestier Limousin. Une démarche novatrice a été lancée : "Transbois ". Ce dispositif déployé dans un premier temps en Corrèze, a reçu le soutien des professionnels de la filière. Il s'appuie sur un logiciel informatique accessible en ligne, ce qui allège l'ensemble des démarches administratives liées aux demandes de dérogations portées par les exploitants forestiers et autorisées par les gestionnaires de voiries (communes et Conseil Général).

Cet outil permet ainsi de façon totalement dématérialisée d'instruire, d'une part les demandes de dérogations nécessaires pour obtenir le droit de rouler à 48 et 57 tonnes, mais également les demandes de permission de voiries souvent nécessaires dans le cadre des dépôts de bois en bordure de route.

Ce dispositif, qui consiste donc en l'amélioration du transport de bois ronds, vise à optimiser et développer l'exploitation des boisements tout en préservant les voiries empruntées par les exploitants ; il a été mis en place dans un premier temps sur le département de la Corrèze puis étendu progressivement sur l'ensemble de la région Limousin.

Aujourd'hui avec la fusion des régions, l'extension de Transbois à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine est en discussion avec l'appui notamment du GIP ATGERI.

https://transbois-limousin.info/transbois_3/index.php

2. Mode opératoire pour l'exploitation et la sortie des bois (CFT du Pays de Guéret, Creuse)

Initié dans le cadre d'une charte forestière et en partenariat avec les professionnels de la filière (syndicat des exploitants/scieurs et interpro), ce dispositif est un protocole qui vise à mettre en relation l'exploitation forestier et les représentants de la commune avant la coupe de bois. Il permet ainsi d'anticiper les impacts de l'exploitation forestière et de trouver des meilleures solutions pour l'évacuation et le stockage des bois.

Il s'appuie sur la méthodologie suivante :

- *Avant la coupe : dialogue et anticipation*

L'exploitant envoie une fiche de renseignements à la mairie avec les principales caractéristiques de la coupe : localisation, volume, type de coupe, etc. L'équipe municipale renvoie la fiche remplie avec les contraintes à prendre en compte et fixe un rendez-vous pour un état des lieux préalable à l'exploitation. Un état des lieux sur le terrain permet de définir les zones de vidanges, les places de stockage des produits, les délais d'exploitation et certaines prescriptions lors du déroulement du chantier.

- *Pendant la coupe*

Possibilité de faire des avenants dans certains cas : conditions météo défavorables, achat d'autres parcelles, intervention à proximité d'un autre exploitant, etc.

- *Après la coupe : réception du chantier*

Une fois le chantier terminé, l'exploitant et l'équipe communale dressent un état des lieux. En cas de besoin, il peut être demandé à l'exploitant de remettre certaines infrastructures en état ou de débarrasser des piles de bois encore en place. Quand toutes les parties sont d'accord, le chantier est réceptionné.

Le mode opératoire pour l'exploitation des bois s'appuie sur un ensemble de documents validés par les acteurs : modèles de courriers, état des lieux... et annuaire des mairies avec les coordonnées d'un référent forêt par commune.

*L'objectif est ainsi double : renouer le dialogue entre élus et exploitants pour mais aussi réduire l'impact de l'exploitation forestière sur les ouvrages publics.
Fort de son succès, ce mode opératoire se déploie aujourd'hui sur d'autres territoires limitrophes et dans d'autres régions.*

<http://www.paysdegueret.fr/exploitation-forestiere/>

Annexe : GT1 «Logistique Transport de bois » *Compétitivité de la filière bois*

*Quels sont selon vous les cinq points cruciaux de la problématique
« 2^{ème} transformation du bois » et leur(s) piste(s) action(s) associée(s)*

Réponses par ordre alpha :

Nicolas BOUDESSEUL – Transport de bois énergie

- 1- Capacité d'accès et de stockage en forêt de longue durée pour pouvoir mobiliser tous types de bois.
- 2- Communication et sensibilisation des élus pour éviter la limitation de tonnage sur les routes.
- 3- Travailler sur l'acceptabilité sociale, locale de la vie économique de la forêt
- 4- Faciliter le remplacement de matériel de débusquage.

Olivier BOULAY – ProfessionsBois

- 1- Harmoniser les arrêtés préfectoraux de transport entre les cinq départements avec des prescriptions réalistes et applicables.
- 2- Obtenir l'autorisation de circulation 48/57T sur les autoroutes concédées pour lesquelles ce n'est pas encore le cas
- 3- Possibilité d'aider les projets d'infrastructures forestières moins pérennes (aires de stockage ponctuelles)
- 4- Communiquer avec « précautions » auprès des gestionnaires routiers (Communes) pour ne pas obtenir l'effet inverse de celui recherché avec des fermetures massives d'accès.

Alain BRIERE – Maire

- 1- Harmoniser les aides
- 2- Harmoniser la réglementation au niveau transport à l'échelle de la région
- 3- Communiquer et informer.

Pascal CHENTRIER – COFOROUEST

- 1- Développer le cloisonnement dans les peuplements : Débardeurs adaptés.
- 2- Manque d'équipement adapté pour le stockage du BE
- 3- Manque d'équipement pour le stockage du bois dans les propriétés de 4 à 25ha.
- 4- Manque de concertation entre la filière bois et les collectivités communales. Méconnaissance de la gestion forestière des élus
- 5- Réglementation des transports du bois 48-57T non adaptée à la logistique du transport, de la forêt à l'usine.

Jean-François CHENY et Régis LIGONNIERE - ONF

- 1- Transformer le parc de débardage des ETF vers des skidders à grue et câble pour le respect des sols – Quel plan d'action à 3-5 ans ?
- 2- Sortie des bois de la forêt vers le réseau dédié : Utilisation de la voirie communale : Démarche de communication auprès des collectivités portée par une structure politique (FNCOFOR, Région...)
- 3- Faire le point sur les aides existantes pour équiper avec nouvel investissement les ETF (skidders, porteurs...) et les transporteurs (grumiers) sur la base d'un cahier des charges commun.
- 4- Engager les discussions avec les pouvoirs publics et gestionnaires routes sur l'harmonisation des règles de circulation des poids lourds.

- 5- L'idée de promouvoir un référent forestier (niveau commune ou communauté de commune) pour accompagner et expliquer la politique forestière en proximité est très intéressante.

Julien CHESNEL – PNR BSN

- 1- Concertation locale pour la circulation des grumiers entre routes autorisées et les forêts d'une part, les entreprises d'autre part.
- 2- Autorisation de circulation sur les autoroutes concédées.
- 3- Mutualisation des places de dépôt et réflexion avec les collectivités et les agriculteurs
- 4- Animation pour le regroupement des propriétaires pour les investissements par massif.
- 5- Communication vers les élus de manière générale sur le fonctionnement de la filière.

Laure FERRIER – COFOR

- 1- Faciliter la communication et le dialogue entre professionnels et élus, former les élus sur la « culture forestière »
- 2- Travailler sur des solutions alternatives, plus légères et moins chères pour la desserte en petites forêts
- 3- Aider au regroupement des propriétaires pour créer de la desserte et des places de dépôt collectives en associant les élus locaux pour faciliter les démarches
- 4- Autoriser la circulation des bois ronds sur les autoroutes
- 5- Aller vers de l'automatisation et simplification des demandes d'autorisation de voirie pour les professionnels afin de les inciter à faire les demandes.

Noël GASTEBOIS – Exploitant transport de bois ronds

- 1- Utilisation des autoroutes par les grumiers 48 à 57 T
- 2- Autorisation de circulation dans un rayon de 20 km autour des axes autorisés au transport de bois rond
- 3- Aménagement de voiries forestières et de places de dépôt
- 4- Aides aux investissements pour les ETF
- 5- Plantation de résineux en Normandie (...)

Odile LOBREAUX - DRAAF

- 1- Harmonisation des arrêtés de transport (Régionale et interrégionale)
- 2- Lever les interdictions autoroutières
- 3- Traiter la question des 20 km entre réseau/entreprises/forêts.
- 4- Problème de la voirie communale et des petits ouvrages d'art associés, non conçus pour
- 5- Rechercher une implication des élus.

Frédéric MADELINE Exploitant – Transport de bois ronds

- 1- Responsabilité légale du transporteur vis-à-vis des décrets, textes et arrêtés : redéfinition de cadre légal du développement de transport de bois rond.
- 2- Accès à l'A13 et autres autoroutes aujourd'hui hors itinéraire 48-57T : Imposer l'accès
- 3- Continuité des itinéraires Bois ronds entre Départements et Régions : établissement du décret au niveau national
- 4- Demande d'autorisation pour accès hors itinéraires bois ronds : disposition inapplicable – Communication mairies/clarification des textes.
- 5- Coût de la mise aux normes des véhicules.

Florent MATOUK – DIRECCTE

- 1- Point soulevé par l'ONF sur l'utilisation des tracteurs à pinces.
- 2- Aide à la création et à l'amélioration des zones de dépôts pour les propriétaires privés
- 3- Harmonisation des arrêtés de transport départementaux
- 4- Demander une dérogation de déclaration (relative aux contraintes du code de la route) par la procédure d'expérimentation (via France Expérimentation)
- 5- Information et concertation avec les communes.

Marie-Emilie MOLLARET – ADEME

- 1- Communication entre les élus locaux – Implication dans la gestion forestière – accès sortie de forêt – révision des documents de planification (PLU)

- 2- Réglementation de la circulation et accès aux axes autoroutiers
- 3- Formation & renouvellement du matériel ETF (adapté au terrain, peuplements...)
- 4- Mutualisation des outils de stockage (aires de dépôts) entre propriétaires - Aires de dépôts avec des investissements adaptés – Attention à la concurrence entre les différents produits en stocks – Revoir les modalités de financement de ces plateformes (de la location plutôt que de l’investissement) – Regroupements entre petits propriétaires (GIEFF)

Xavier MORVAN – RPF

- 1- Harmonisation régionale des arrêtés préfectoraux de transport de bois ronds.
- 2- Extension des arrêtés actuels vers les sites de transformation et les massifs
- 3- Remise en place du Fonds Régional de Voirie Forestière
- 4- Communication auprès des élus et du grand public sur le transport de bois ronds
- 5- Mise au gabarit des équipements déjà existants.

Christelle SIMON – Rouen Métropole

- 1- Formation/animation des élus sur les aspects logistiques
- 2- Opérer une mutation de matériel pour le respect des cloisonnements.
- 3- Harmonisation des arrêtés pour faciliter le transport entre la forêt et les entreprises (sans oublier l’action pour l’utilisation des autoroutes)
- 4- Améliorer la question « Logistique et déclarations » (Plateforme Transbois)

Jean de SINCAY – Union Régionale Forêt Privée

- 1- Faciliter la sortie des bois de la forêt, du cloisonnement à la route goudronnée.
- 2- Autoriser les grumiers à accéder à toutes les forêts
- 3- Simplifier la réglementation du transport
- 4- Harmoniser la réglementation au niveau régional, voir national
- 5- Créer des places de dépôt adaptées au BE et BI et plus communes aux petites propriétés.

Quels leviers d’aides publiques seraient déterminants pour votre activité ?

Citez deux mesures qui vous sembleraient prioritaires

Nicolas BOUDESSEUL – Transport de bois énergie

- 1- Aide à l’investissement pour les propriétaires pour réaliser des places de dépôt (avec avance remboursable pour permettre au propriétaire de financer l’investissement au moment des travaux puis d’accéder à la subvention)

Olivier BOULAY – ProfessionsBois

- 1- Aide au matériel roulant – si possible réglementairement
- 2- Fonds de voirie forestière - Normandie

Pascal CHENTRIER – COFOROUEST

- 1- Mise en place d’une aide spécifique à l’équipement et aux places de dépôt pour sortir du bois dans les propriétés 4 à 25 ha : Equipement plus léger – dédommagement des agriculteurs qui acceptent la sortie et le dépôt des bois sur leurs parcelles...
- 2- Permettre le transport du bois de la forêt à l’usine pour les 48-57T.

Julien CHESNEL – PNR BSN

- 1- Fonds de Voirie Forestière
- 2- Animation et communication

Laure FERRIER – COFOR

- 1- Soutien à l’animation vers les élus
- 2- Communication
- 3- Création et entretien (si possible) de la voirie

Noël GASTEBOIS – Exploitant transport de bois ronds

- 1- Aide aux investissements pour les ETF
- 2- Aides aux investissements dans la 2^{ème} transformation du bois : Séchoir, rabotage, traitement
(NDLR : Cette proposition sera transmise à l'Atelier « 2^{ème} transformation du bois »)

Frédéric MADELINE Exploitant – Transport de bois ronds

- 1- Accès aux autoroutes
- 2- Aide à la mise au norme et/ou remplacement du matériel roulant

Florent MATOUK – DIRECCTE

- 1- Harmonisation des arrêtés et des contraintes applicables selon les types d'engins
- 2- Aide aux places de dépôts pour les propriétaires forestiers.

Xavier MORVAN – CRPF

- 1- Fonds Régional de Voirie Forestière
- 2- Soutien à l'animation du regroupement pour l'investissement collectif pour la voirie et les places de dépôt (ASL, ASA, ASLGF...) ciblant notamment les 4-25ha.

Christelle SIMON – Rouen Métropole

- 1- Aide à l'animation des élus
 - a. Formation
 - b. Rédactions de plaquettes dédiées (exemple celle du CRPF)
 - c. Journées de démonstration
- 2- Développer un outil régional d'aide à la logistique et aux déclarations facilitant le travail de chacun et la remontée d'information auprès des élus.

Jean de SINCAY – Union Régionale Forêt Privée

- 1- Simplification des dossiers administratifs d'aides publiques
- 2- Harmonisation régionales des possibilités d'aides (s'affranchir des cas particuliers)

POINTS FORTS :

- ▶ Compenser le déficit en place de dépôt en imaginant de nouvelles modalités plus légères techniquement et administrativement et surtout concentrées et/ou mutualisées sur les petites propriétés.
- ▶ Réactivation du Fonds Régional de Voirie Forestière
- ▶ Aides aux ETF pour mutation du parc exploitation forestière
- ▶ Aides aux entreprises pour mutation parc matériel roulant
- ▶ Harmoniser, adapter les arrêtés de transport de bois rond et leur application
- ▶ Intégrer les autoroutes aux arrêtés de transport de bois rond
- ▶ Communiquer sur L'exploitation et le transport du Bois (élus et grand public)
- ▶ Animer et impliquer les détenteurs de réseaux.
- ▶ Veiller à la pertinence des documents de planification