



SCHEMA DIRECTEUR DE DESSERTE FORESTIERE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE TARASCON



Mai 2018



PROJET COFINANCÉ PAR LE FONDS EUROPÉEN AGRICOLE POUR LE DÉVELOPPEMENT RURAL
L'EUROPE INVESTIT DANS LES ZONES RURALES

Préambule

Le département de l'Ariège compte actuellement une surface boisée de production de 246 000 hectares (source IFN campagnes 2009 - 2013). C'est le premier département forestier de la région Occitanie.

Le patrimoine naturel de l'Ariège est riche de sa forêt avec un large panel d'essences comme le hêtre, le sapin, les chênes, le frêne, le merisier, le châtaignier....

La récolte de bois est faible au regard de la production annuelle naturelle. Seulement 23% (en 2004) sont prélevés chaque année. Si la forêt ariégeoise est productive et diversifiée, elle est souvent difficile à exploiter d'une part à cause du morcellement de la propriété forestière privée, d'autre part à cause des problèmes d'accès. Sur le département, on estime que 40 à 50% des forêts qui seraient potentiellement exploitables ne sont en fait pas accessibles. Pour tenter de desservir ces forêts, il importe d'essayer de rationaliser au maximum les investissements, et de prioriser les interventions dans les secteurs où la forêt est la plus productive : c'est l'objet des schémas directeurs de desserte forestière.

Le territoire de la Communauté de communes du Pays de Tarascon est à l'image du département : très boisé. Le taux de boisement moyen est de 48%, ce qui représente un massif forestier de près de 11 000 ha (données Corine Land Cover 2012). La forêt privée est largement majoritaire avec plus de 67% des espaces boisés. Ces propriétés privées, de petite taille et morcelées, n'ont pas été dotées d'équipements structurants pour la desserte. De la même façon que pour les forêts privées mais dans une moindre mesure, les forêts communales sont globalement sous-équipées en termes de desserte.

L'absence de desserte augmente notablement les frais d'exploitation. La mise en place d'une desserte bien structurée, qui intègre les autres usagers de la forêt, permettrait une exploitation plus facile et nettement mieux perçue. Ce sera aussi la condition pour une mise en gestion des forêts privées du secteur, qui appartiennent à des petits propriétaires désireux de préserver leur patrimoine et le cadre de vie.

Ce document propose donc l'inventaire des améliorations jugées nécessaires sur le réseau routier existant ainsi que les compléments d'équipements indispensables à la bonne valorisation de ces massifs et au développement de l'économie forestière.

Le schéma directeur de desserte forestière est réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté de communes du Pays de Tarascon. Il est financé par le FEADER, l'Etat et la Communauté de communes du Pays de Tarascon.

L'élaboration du schéma directeur de desserte a été confiée au Parc naturel régional des Pyrénées Ariégeoises. Elle a été réalisée en collaboration avec les services de la Communauté de communes du Pays de Tarascon, les communes du territoire, la Direction départementale des territoires de l'Ariège, le Centre Régional de la Propriété Forestière d'Occitanie, l'Office national des Forêts, le service des routes du Conseil Départemental, le service agriculture et espace rural du Conseil Départemental, la Coopérative forestière Alliance Forêt Bois et les exploitants forestiers exerçant sur le territoire.

Les projets sur les forêts soumises ont été élaborés en collaboration avec les services de l'Office national des forêts. Pour les forêts privées, ceux-ci ont été réalisés avec l'aide des organismes officiant dans les propriétés forestières privées ainsi que d'après les analyses de terrain effectuées durant la réalisation du schéma directeur.

Un comité de pilotage a contribué à chaque étape de l'élaboration du schéma. Sa composition détaillée est présentée en Annexe 1.

Ce document peut être parcouru suivant le plan défini dans le sommaire. Il se compose de 4 parties.

1^{ère} partie : Les principes de la desserte forestière, utilité du schéma directeur.

Le lecteur trouvera en première partie les informations d'ordre général sur le schéma directeur de desserte, les informations techniques sur l'exploitation forestière, la gestion forestière, les aides publiques mobilisables ainsi que le réseau de voirie optimal autorisant une bonne mobilisation du bois.

2^{ème} partie : Présentation de la zone d'étude.

Cette deuxième partie présente le territoire concerné par le schéma directeur de desserte. On pourra distinguer les massifs forestiers et les sous-massifs, ainsi que les intérêts patrimoniaux sous forme de synthèses, de cartes et de tableaux.

3^{ème} partie : Analyse de la voirie existante.

La troisième partie est consacrée à l'analyse de la desserte forestière existante : l'état des lieux de la desserte interne des massifs forestier, l'état des lieux de la voirie à l'aval des massifs (limitations de tonnage, de hauteur...).

4^{ème} partie : Propositions d'améliorations de la voirie forestière.

Cette dernière partie détaille les zones forestières desservies et non desservies et les propositions d'amélioration avec un estimatif financier.

Table des matières

Préambule

1 ^{ère} Partie : Les principes de la desserte forestière	1
Sous partie 1 : Principes généraux de la desserte forestière	2
1. Pourquoi un schéma directeur de desserte	2
2. Etat des lieux des schémas directeurs existants en Ariège	4
3. Les formes juridiques des différentes voiries.....	4
4. Définition des voiries.....	5
Sous partie 2 : Organisation générale de la filière bois, en lien avec la desserte	10
1. Les quatre étapes de la filière bois.....	10
2. Les aides publiques mobilisables.....	13
3. Réalisation des projets	14
4. Conclusion	16
2 ^{ème} Partie : Présentation de la zone d'étude	17
Sous partie 1 : La zone d'étude	18
1. Données climatiques	18
2. Données forestières	21
3. Les propriétaires forestiers	25
4. L'intérêt économique de la forêt	26
5. Défense des Forêts Contre l'Incendie (DFCI).....	31
6. Les autres activités	33
Sous partie 2 : La richesse patrimoniale.....	38
1. Les sites Natura 2000 : ZPS et ZSC.....	38
2. Arrêtés préfectoraux de protection de biotope.....	41
3. Les sites inscrits	41
4. Projet de réserve naturelle souterraine.....	42
5. Espaces naturels à préserver en priorité et Trame verte et bleue.....	42
3 ^{ème} Partie : Analyse de la desserte forestière	43
1. Méthodologie	44
2. Etat des lieux de la desserte accessible aux camions transportant du bois.....	44
3. Etat des lieux des équipements existants	48
4. Cartographie.....	48
5. Accessibilité des forêts	63
6. Conclusion	63

4 ^{ème} PARTIE : Projets d'amélioration de la desserte forestière.....	65
1. Méthodologie	66
2. Description des projets.....	66
3. Vue générale de l'ensemble des projets	69
4. Présentation détaillée des projets par massif forestier	75
5. Conclusion	156
ANNEXES.....	157
Annexe 1 : Elaboration du Schéma directeur de desserte forestière de la Communauté de Communes du Pays de Tarascon – Membres du comité de pilotage	
Annexe 2 : Réglementation du transport routier de bois ronds	
Annexe 3 : Protocole VIAPIR	
Annexe 4 : Appel à projets 2018 pour le soutien à la desserte forestière	
Annexe 5 : Arrêté préfectoral fixant les seuils de surface en matière d'obligation de demande de coupes d'arbres de futaie et de renouvellement de peuplements forestiers après coupe rase	
Annexe 6 : Analyse foncière de la propriété forestière privée par commune. Carte des tènements par classes de surfaces	
Annexe 7 : Coûts d'entretien des routes forestières de montagne. Guide Technique ONF 2016.	
Annexe 8 : Projet DFCI sur la commune de Rabat-les-Trois-Seigneurs	

FIGURES ET CARTES

Figure 1 : Principes d'équipement d'un massif forestier.....	3
Figure 2 : Cartographie des schémas directeurs de desserte forestière en Ariège sur la période 1993 – 2017.....	4
Figure 3 : Statut juridique des différentes voiries.....	5
Figure 4 : Photo d'une piste forestière.....	6
Figure 5 : Photo d'une route forestière.....	6
Figure 6 : Profil d'une route forestière.....	7
Figure 7 : Photo d'une place de dépôt.....	8
Figure 8 : Schéma récapitulatif de l'organisation de la vidange des bois.....	9
Figure 9 : Cycle biologique et cycle sylvicole en forêt.....	11
Figure 10 : Présentation de l'organisation de la filière bois.....	12
Figure 11 : Communauté de Communes du Pays de Tarascon.....	19
Figure 12 : Carte de la Communauté de communes dans les massifs forestiers.....	23
Figure 13 : Carte de la forêt privée dans la Communauté de Communes du Pays de Tarascon et documents de gestion durable.....	27
Figure 14 : Carte des forêts soumises au régime forestier.....	29
Figure 15 : Carte des incendies dans le département de l'Ariège sur la période 2006-2014.....	33
Figure 16 : Carte des patrimoines touristiques.....	35
Figure 17 : Carte des zones d'intérêt patrimonial.....	39
Figure 18 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur la Communauté de communes du Pays de Tarascon.....	45
Figure 19 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur la commune de Saurat.....	49
Figure 20 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur les communes de Tarascon-sur-Ariège, Quié et Surba.....	51
Figure 21 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur la commune de Miglos.....	53
Figure 22 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur les communes de Rabat-les-Trois-Seigneurs et Gourbit.....	55
Figure 23: Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur les communes de Génat, Lapège, Alliat, Niaux et Capoulet-Junac.....	57
Figure 24 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur les communes de Bompas, Arnave, Ussat, Ornolac et Cazenave-Serres-et-Allens.....	59
Figure 25 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur les communes de Bedeilhac-et-Aynat, Arignac et Mercus-Garrabet.....	61
Figure 26 : Carte du massif de Vicdessos.....	77
Figure 27 : Carte des projets sur le massif du Vicdessos.....	79
Figure 28 : Carte du PROJET 1 sur la commune de Miglos.....	82
Figure 29 : Carte des PROJETS 2 3 et 4 sur la commune de Miglos.....	84
Figure 30 : Carte du PROJET 5 sur la commune de Miglos.....	86
Figure 31 : Carte du PROJET 6 sur la commune de Miglos.....	88
Figure 32 : Carte des PROJETS 7 et 8 sur la commune de Miglos.....	90
Figure 33 : Carte des PROJETS 9 10 et 11 sur la commune de Niaux.....	92
Figure 34 : Carte du PROJET 12 sur la commune d'Alliat.....	94
Figure 35 : Carte du PROJET 13 sur la commune de Génat.....	96

Figure 36 : Carte des projets d'amélioration en équipement sur le massif forestier du Vicdessos (projets A et B).....	98
Figure 37 : Carte des projets d'amélioration en équipement sur le massif forestier du Vicdessos (projets C et D)	99
Figure 38 : Carte du massif forestier de la vallée de Saurat.....	103
Figure 39 : Carte des projets sur le massif de la vallée de Saurat	105
Figure 40 : Carte du PROJET 14 sur la commune de Gourbit	108
Figure 41 : Carte des PROJETS 15 16 et 17 sur la commune de Gourbit.....	110
Figure 42 : Carte du PROJET 18 sur la commune de Gourbit	112
Figure 43 : Carte des PROJETS 19 et 20 sur les communes de Gourbit et Rabat-les-Trois-Seigneurs	114
Figure 44 : Carte du PROJET 21 sur la commune de Rabat-les-Trois-Seigneurs	116
Figure 45 : Carte du PROJET 22 sur la commune de Rabat-les-Trois-Seigneurs	118
Figure 46 : Carte des PROJETS 23 24 et 25 sur la commune de Saurat.....	120
Figure 47 : Carte des PROJETS 26 et 27 sur la commune de Saurat.....	124
Figure 48 : Carte des PROJETS 28 et 29 sur la commune de Tarascon-sur-Ariège.....	126
Figure 49 : Carte des projets d'amélioration en équipements sur le massif de la vallée du Saurat ...	128
Figure 50 : Carte du massif forestier de la Soulane du Tabe.....	131
Figure 51 : Carte des projets sur le massif forestier de la Soulane du Tabe	133
Figure 52 : Carte du PROJET 30 sur les communes de Cazenave-Serres-et-Allens et Verdun	136
Figure 53 : Carte des PROJETS 31 32 et 33 sur les communes d'Arnave et Cazenave-Serres-et-Allens	138
Figure 54 : Carte des PROJETS 34 et 35 sur les communes d'Arnave et de Bompas	142
Figure 55 : Carte des PROJETS 36 et 37 sur la commune de Bompas	146
Figure 56 : Carte des projets d'amélioration en équipements sur le massif forestier de la Soulane du Tabe – Projet F.....	148
Figure 57 : Carte des projets d'amélioration en équipements sur le massif forestier de la Soulane du Tabe – Projets G et H.....	149
Figure 58 : Carte du massif forestier du Fourcat Ouest	151
Figure 59 : Carte des projets sur le massif forestier du Fourcat Ouest.....	153
Figure 60 : Carte des projets d'amélioration en équipement sur le massif forestier du Fourcat Ouest	155
Figure 61 : Répartition des projets selon le coût et la note d'opportunité.....	156

Tableaux :

Tableau 1 : Liste des communes du Pays de Tarascon.....	18
Tableau 2 : Surfaces occupées par chaque type de forêt	21
Tableau 3 : Répartition des propriétés boisées.....	25
Tableau 4 : Travaux de desserte réalisés dans les forêts de Mercus et Lapège sur la période 2007-2017	31
Tableau 5 : Investissements réalisés pour la défense des forêts contre l'incendie sur la période 2007-2013.....	32
Tableau 6 : Tableau de répartition de l'état des routes nationales	44
Tableau 7 : Tableau de répartition de l'état des routes départementales	44
Tableau 8 : Tableau de répartition de l'état des routes communales	47

Tableau 9 : Tableau de répartition de l'état des chemins ruraux	47
Tableau 10 : Tableau de répartition de l'état des voies spéciales et privées.....	47
Tableau 11 : Ensemble des équipements existants	48
Tableau 12 : Critères définis par le comité de pilotage pour donner une note de priorité aux projets	67
Tableau 13 : Grille de notation des projets	68
Tableau 14 : Projets de création et d'amélioration de dessertes forestières	71
Tableau 15 : Projets d'amélioration d'équipement	73

1^{ère}Partie : Les principes de la desserte forestière

Sous partie 1 : Principes généraux de la desserte forestière

1. Pourquoi un schéma directeur de desserte

Le schéma directeur de desserte est un outil d'aménagement et d'aide à la gestion forestière. Il s'appuie sur l'analyse de trois univers : forestier, routier et environnemental. Il doit aider les propriétaires et techniciens privés ou publics à mieux appréhender les sorties des bois des propriétés privées et publiques.

- Au niveau forestier

Le propriétaire a pour objectif de gérer, apprécier, valoriser et sauvegarder son patrimoine, mais il lui faut un accès à sa forêt. L'aménagement d'une desserte forestière adaptée doit se réaliser en appréhendant l'ensemble du massif forestier. L'objectif est de mutualiser le plus possible les dessertes pour diminuer au maximum le linéaire de voiries à créer (diminution du coût financier global et des impacts paysagers et écologiques). Dans le cadre du schéma, il s'agit donc de croiser les besoins des différents propriétaires et usagers pour optimiser les projets et rendre les investissements plus efficaces.

Le schéma constitue donc un guide pour l'avenir qui permet de percevoir globalement le massif forestier avec les contraintes topographiques, peuplements, infrastructures routières existantes et les possibilités de sortie sur les voiries publiques.

- Au niveau routier

Les communes et les propriétaires privés recherchent le mode de gestion le plus rationnel de leur voirie. L'organisation de la circulation et la répartition des investissements sur les voiries publiques nécessitent une réflexion globale sur le massif forestier qui permet d'assimiler la logique des flux de bois.

Les gestionnaires de voiries doivent programmer les travaux d'entretien, donner leur avis sur les possibilités de jonction entre les routes forestières et les voiries publiques. Ils doivent établir les états des lieux avant et après exploitation forestière.

Le schéma permet de programmer les investissements de création et d'amélioration de la voirie à l'échelle du massif.

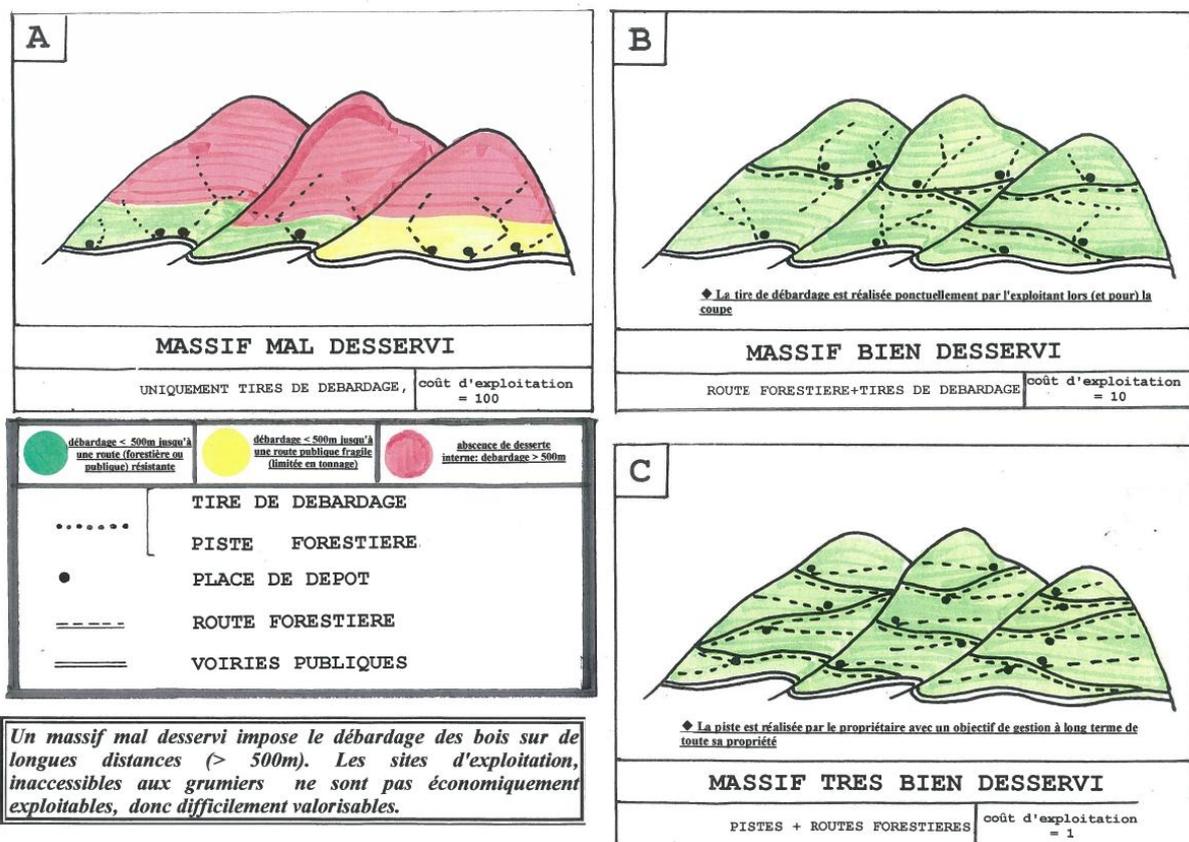
- Au niveau socio/écologique

Les propriétaires publics et privés doivent prendre en compte l'aspect socio/écologique afin de pouvoir exploiter leur patrimoine sans endommager le biotope général. Les forestiers ne sont pas les seuls acteurs du territoire, il ne faut pas oublier les autres usagers. Le schéma permet d'appréhender de façon globale l'écosystème du massif forestier afin de prévoir de minimiser l'impact

environnemental de la création de nouvelles routes et pistes forestières ainsi que de prendre en considération les autres usagers.

Le schéma directeur de voirie est un document d'aide à la décision aux élus locaux, aux responsables ruraux, forestiers et propriétaires forestiers qui souhaitent identifier les besoins en matière de desserte sur un secteur précis. Il a pour objectif d'assimiler les enjeux forestiers, inventorier les contraintes diverses ainsi que les infrastructures routières existantes pour définir des options de flux forestiers sur les massifs en accord avec les communes et propriétaires forestiers concernés. Les préconisations du schéma prennent en compte les impératifs économiques et de sécurité, sans oublier les aspects sociaux et écologiques de la forêt.

Figure 1 : Principes d'équipement d'un massif forestier



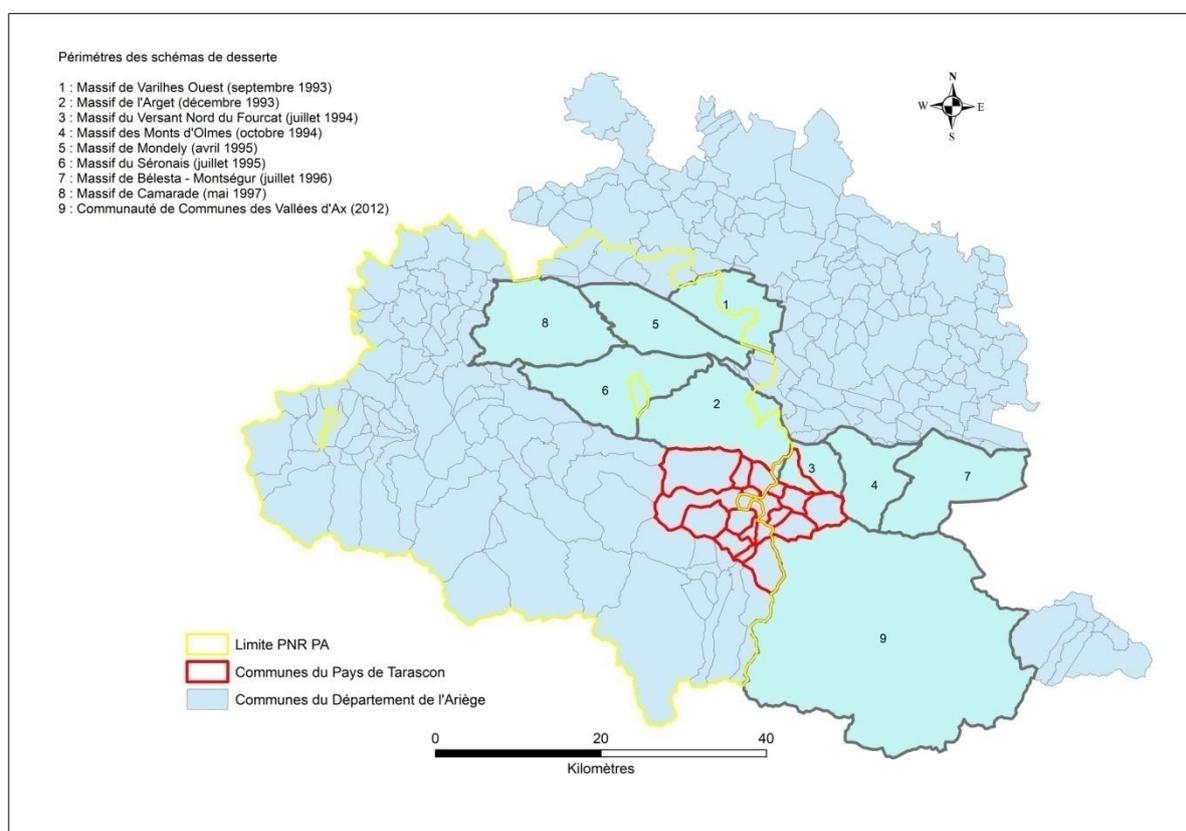
Source : Schéma directeur de voirie forestière - Massif forestier du versant nord du Fourcat 07/1994

Des sorties des bois clairement identifiées permettent lors d'une coupe de faire baisser les coûts d'exploitation et de valoriser les bois récoltés. Elles permettent également d'amoinrir les conflits. Sur le long terme, elles permettent une augmentation de la valeur patrimoniale de la propriété, en rendant notamment possible les travaux d'entretien, d'enrichissement et les travaux d'éclaircies dans les jeunes peuplements.

2. Etat des lieux des schémas directeurs existants en Ariège

Dans le département de l'Ariège, on compte à ce jour neuf schémas directeurs de dessertes forestières (cf. Figure 2). Les premiers schémas ont été réalisés sur la période 1993-1997, à l'initiative du Conseil général de l'Ariège, devenu Conseil départemental de l'Ariège. Ces huit premiers schémas sont situés sur les Petites Pyrénées et le Plantaurel (régions forestières de l'Inventaire Forestier National). Ils couvrent une surface totale de 155 000 hectares. Le dernier schéma a été réalisé par l'Office National des Forêts en 2012 sur le territoire de la Communauté de communes des Vallées d'Ax. Le reste du département n'a jusqu'à présent pas bénéficié de la réalisation d'un schéma directeur de desserte forestière.

Figure 2 : Cartographie des schémas directeurs de desserte forestière en Ariège sur la période 1993 – 2017



Source : DDT 09

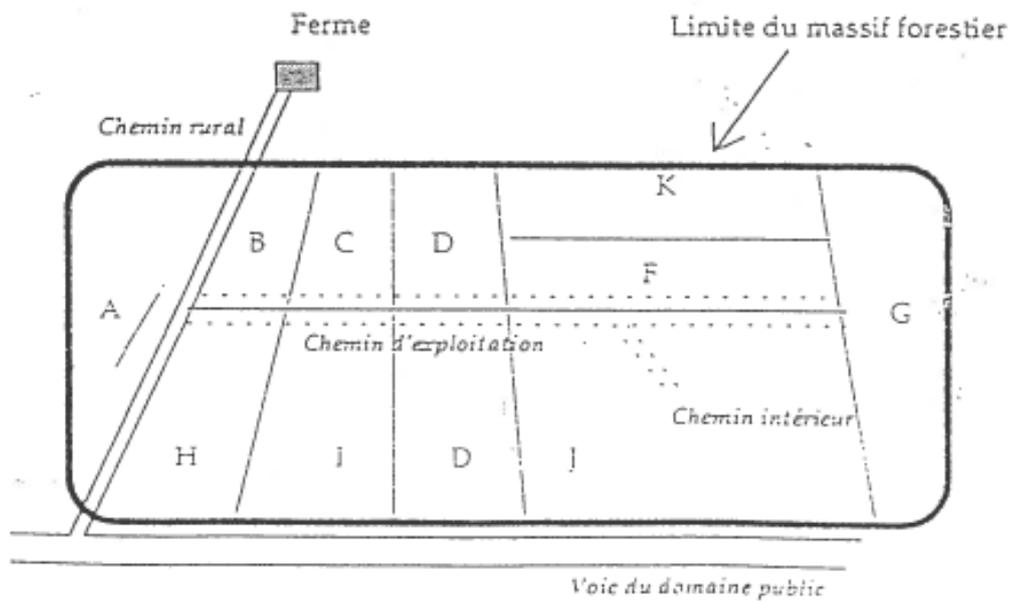
3. Les formes juridiques des différentes voiries

Les différentes voiries présentes sur le territoire de la Communauté de communes ont différentes formes juridiques. Il est important de savoir les différencier :

- **Les voies du domaine public** : voie nécessaire à la circulation générale faisant partie du domaine public d'une collectivité locale : nationale, départementale ou communale.
- **Chemin rural** : voie affectée à l'usage du public mais faisant partie du domaine privé d'une commune.

- **Chemin d'exploitation** : voie servant à l'exploitation de parcelles et faisant partie du domaine privé des propriétaires de ces parcelles.
- **Chemin intérieur** : voie implantée à l'intérieur d'une parcelle et faisant partie du domaine privé du propriétaire de cette parcelle (personne physique ou personne morale, de droit privé ou de droit public).

Figure 3 : Statut juridique des différentes voiries



Source : Schéma directeur de voirie forestière - Massif forestier du versant nord du Fourcat 07/1994

4. Définition des voiries

4.1 Le réseau

Le réseau de desserte forestière d'un massif forestier comprend l'ensemble des voies permettant d'assurer la vidange des produits des exploitations normales ou accidentelles.

La vidange d'une coupe se décompose en trois opérations successives et complémentaires :

- Le débusquage sur coupe : correspond au transfert des produits mis au sol jusqu'à la voie (piste ou route) la plus proche.
- Le débardage sur piste : se définit comme le transfert des produits depuis leur arrivée à la piste jusqu'au plus proche point accessible au camion routier.
- Le transport : se caractérise par l'acheminement des produits issus de la coupe jusqu'à un site de transformation.

4.2 La piste forestière

Ce sont les pistes qui servent à l'exploitation des bois. Elles doivent être accessibles aux engins tout terrain et aux tracteurs pendant les périodes d'exploitation. La piste de débardage comprend essentiellement une plateforme de circulation de minimum 3 mètres de large terrassés, en terrain

naturel, sans construction de chaussée, avec tout au plus un renforcement du sol dans les zones mouilleuses. Elles sont généralement disposées en arêtes de poisson par rapport à la route forestière (cf. Figure 8). Une place de dépôt organisant la rupture de charge entre le débardage et le transport doit se trouver à l'intersection de la route et de la piste.

Figure 4 : Photo d'une piste forestière



Crédit Photographique : PNR PA

L'inventaire des pistes existantes, ou des pistes potentielles réalisables, n'est pas l'objet de la réflexion du schéma directeur de desserte. Celui-ci n'atteindra pas une approche aussi détaillée.

4.3 La route forestière

La route forestière est une voie affectée de façon permanente à la circulation de véhicules en forêt. Elle peut être empierrée et/ou en sol naturel. Une route empierrée sera plus robuste et accessible par tout temps. Une route en sol naturel peut être envisagée sur des tronçons situés sur un sol caillouteux et sec.

La route forestière dessert une ou plusieurs propriétés et autorise l'accès :

- Au sylviculteur pour la gestion courante : les parcelles difficilement accessibles en voiture ne s'entretiennent pas ou rarement.
- Aux engins forestiers, pour l'exploitation des bois : Les engins forestiers sont larges et ont du mal à utiliser les chemins étroits ou raides.
- Aux camions grumiers pour le transport et la sortie des bois.

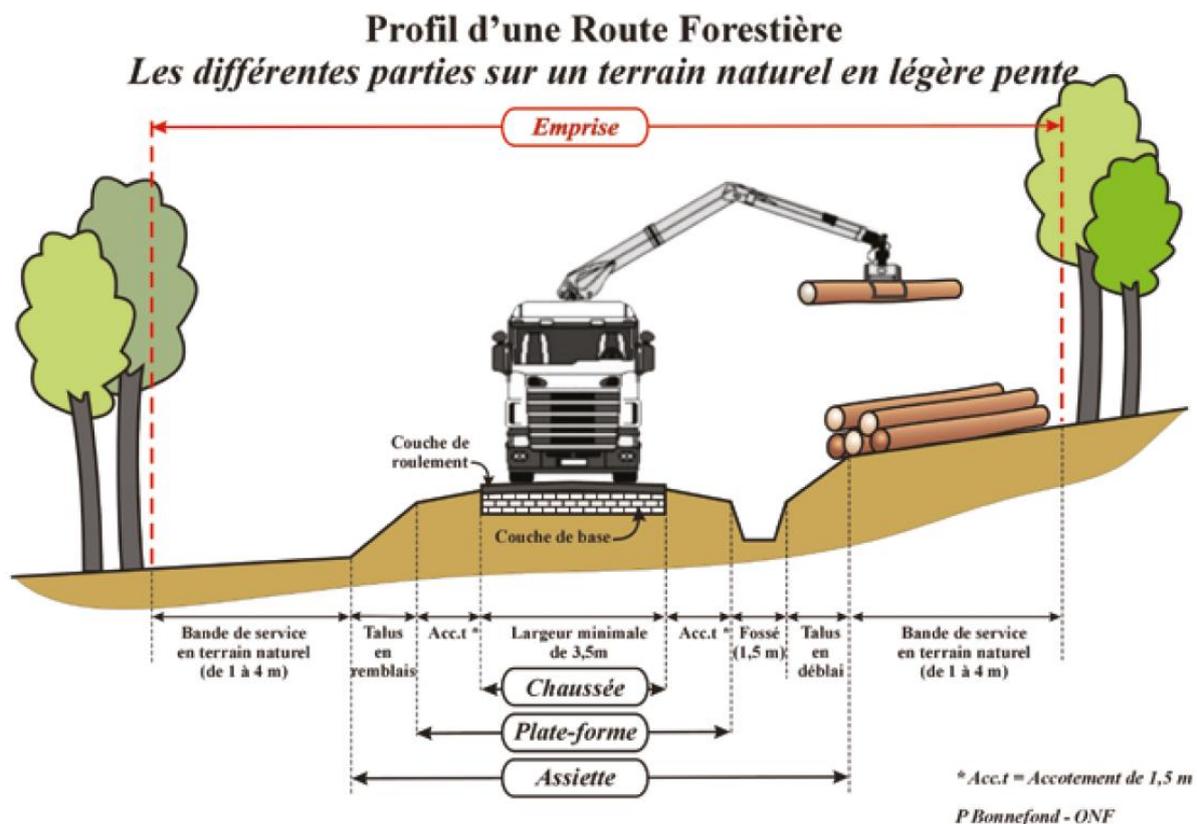
Figure 5 : Photo d'une route forestière



Crédit Photographique : PNR PA

La route forestière (empierrée, revêtue ou autre) permet l'accès aux poids lourds (grumiers d'un poids total roulant autorisé de 48 tonnes pour cinq essieux, 57 tonnes pour six essieux et plus selon la réglementation départementale en vigueur et ce, quelque soit la nature de la route forestière). Les camions grumiers peuvent mesurer jusqu'à 25 mètres de longueur (fardiers chargés de longues grumes). La route forestière doit avoir un gabarit précis (cf. Figure 6), être empierrée et assainie si nécessaire. La pente en long ne doit pas dépasser 10 % pour assurer une bonne tenue de la plateforme ainsi que des conditions acceptables de circulation pour les véhicules lourds. Ce seuil doit être abaissé à 8 % si les camions remontent en charge.

Figure 6 : Profil d'une route forestière



Source : Guide technique des travaux routiers forestiers 2014 ONF

Il est important d'accompagner la création d'une route forestière par une fermeture à la circulation publique des engins motorisés. Si les véhicules légers ont une influence négligeable sur les dégradations de structure du réseau routier, leur vitesse joue en revanche un rôle important dans les dégradations de la couche de roulement. Cette recommandation vise aussi à favoriser la quiétude de la faune sauvage mais aussi du public non motorisé (promeneur, randonneurs, cyclistes...).

Cette fermeture à la circulation peut s'établir par la pose d'une barrière amovible avec une fermeture par clé dite « pompier » dont pourront disposer les collectivités territoriales, les pompiers et les propriétaires ayant-droits de la route. Par conventionnement, les autres usagers (chasseurs, pastoraux...) pourront bénéficier d'un accès.

4.4 La place de dépôt

Il s'agit d'une aire stabilisée, empierrée pour partie, destinée à accueillir les bois coupés avant leur chargement sur camions grumiers. Les places de dépôt permettent un chargement facilité et sécurisé.

Figure 7 : Photo d'une place de dépôt



Crédit Photographique : PNR PA

4.5 La route principale

Ce sont les voiries publiques (nationales, départementales, communales) supportant tout type de tonnage qui existent au travers ou à proximité du massif. Les transporteurs doivent se mettre en conformité par rapport à la réglementation du transport de bois rond (cf. Annexe 2) pour circuler sur les routes principales.

Concernant le transport routier de bois ronds, la Loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt de 2014 a prévu que « le Département élabore chaque année un **schéma d'accès à la ressource forestière** en concertation avec les communes et les établissements publics de coopération intercommunale concernés. ». L'Acte II de la loi Montagne adopté en décembre 2016 stipule que ces **schémas d'accès à la ressource forestière devront désormais être inclus aux SCOTs et PLU(i)**. A ce jour, l'élaboration de ce schéma départemental n'a pas démarré en Ariège.

4.6 Le trafic

La voirie forestière, par rapport à la voirie publique, est caractérisée par son faible trafic. Dans la conception d'une route publique, on tient compte des conditions de circulation (courbes, pentes, surfaces...) et de sécurité de tous les véhicules. La route forestière est étudiée en fonction de la résistance au passage d'une charge isolée. Une certaine rentabilité économique est recherchée, le coût de l'investissement étant amorti à long terme par les produits de l'exploitation mais aussi par les économies d'entretien dues à la non circulation de grumiers sur des voiries fragiles cheminant dans le massif.

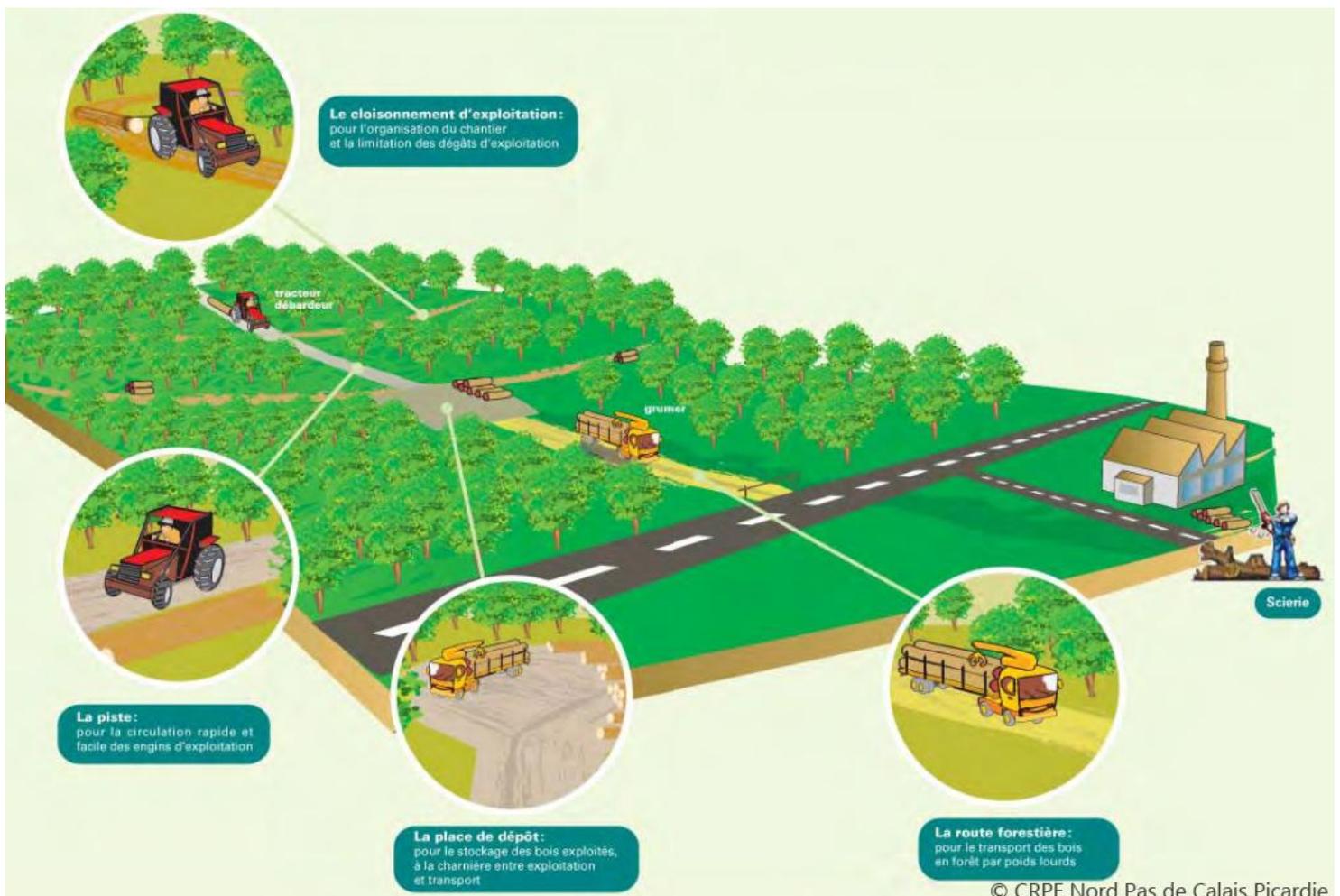
La route forestière assure la jonction entre les pistes forestières et les routes principales qui assurent l'accès aux lieux de transformation.

4.7 Conditions d'efficacité d'un réseau

Pour que la pleine efficacité des réseaux de voies forestières puisse être assurée, il faut que soient respectées les conditions suivantes :

- Conception générale cohérente évitant des réalisations partielles effectuées sans plan d'ensemble souvent non intégrables ultérieurement dans un réseau cohérent : nécessite de faire interagir l'inter-propriété et l'intercommunalité.
- Caractéristiques géométriques et structurantes.
- Prévision d'un entretien systématique de l'ensemble du réseau bien adapté aux différentes agressions climatiques et autres : une utilisation seulement épisodique ne justifie pas un entretien sans cesse différé.... qui conduit à terme à une réfection totale coûteuse.
- Soins particuliers apportés aux différents équipements « annexes » des voies qui conditionnent leur utilité : places de dépôt, élargissements de croisement, réserves de matériaux pour l'entretien, assainissement.

Figure 8 : Schéma récapitulatif de l'organisation de la vidange des bois



Sous partie 2 : Organisation générale de la filière bois, en lien avec la desserte

1. Les quatre étapes de la filière bois

La forêt est perçue par l'homme de façon très différente selon les individus et l'intérêt qu'on lui porte.

Le propriétaire (public ou privé), outre la préservation de son patrimoine, y trouve une source de revenus et les entrepreneurs de travaux forestiers une rémunération. Les scieurs, les menuisiers, charpentiers et industriels y trouvent la matière première. Ce secteur économique et les nombreux emplois qui le compose sont généralement décrits sous le terme de « filière bois ».

La forêt est également appréciée par les promeneurs pour son calme et sa beauté, les naturalistes pour y rechercher les espèces inféodées aux écosystèmes forestiers, les chasseurs et mycologues pour y trouver le fruit de leurs expéditions.

Le code forestier prévoit en outre que la gestion forestière doit pouvoir :

- Optimiser le stockage du carbone en forêt et dans les produits du bois
- Assurer la conservation des ressources génétiques et de la diversité biologique forestière
- Assurer la protection de la ressource en eau et de la qualité de l'air
- Assurer la protection et la fixation des sols, notamment en zone de montagne.

Quel que soit le niveau d'attente, il faut avoir à l'esprit qu'il n'y a pas d'antagonisme entre ces diverses préoccupations. Une gestion raisonnable constitue le plus souvent le meilleur moyen de concilier ces aménités.

Différents textes encadrent la gestion forestière, afin de garantir qu'elle soit durable et qu'elle préserve la multifonctionnalité de la forêt. En Ariège, le dernier texte paru est un arrêté préfectoral (cf. Annexe 5 : Arrêté préfectoral fixant les seuils de surface en matière d'obligation de demande de coupes d'arbres de futaie et de renouvellement de peuplements forestiers après coupe rase) datant de novembre 2016 qui encadre la réalisation des coupes : sont soumises à autorisation de l'Etat les coupes qui prélèvent plus de la moitié du volume des arbres de futaie sur une superficie supérieure ou égale à 2 hectares d'un seul tenant.

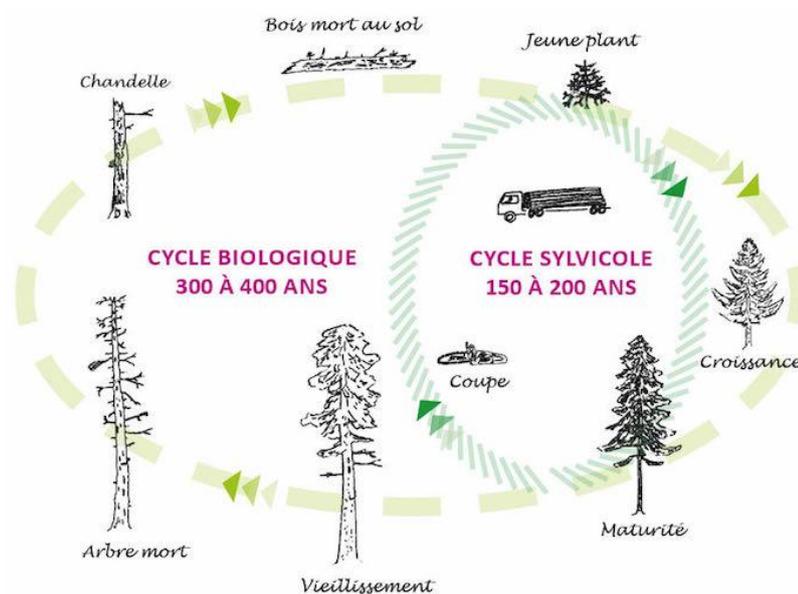
Pour pouvoir gérer convenablement la forêt avec un objectif de production de bois, il faut être en mesure d'y accéder grâce à un réseau de desserte cohérent pour l'entretenir, éclaircir et récolter le fruit des efforts de plusieurs générations : le bois d'œuvre mais aussi le bois de chauffage et/ou le bois d'industrie.

1.1 La sylviculture

La sylviculture est l'activité et l'ensemble des méthodes et pratiques par lesquelles le « sylviculteur » agit sur le développement, la gestion et la mise en valeur d'une forêt ou d'un boisement pour en obtenir un bénéfice économique et/ou certains services profitables à la société (dans une approche

de forêt dite multifonctionnelle). La sylviculture est dite « durable » (gestion durable de la forêt) quand le sylviculteur s'assure que le capital forestier est acquis et optimisé, et qu'il peut être maintenu pour les générations futures, pour en retirer durablement des bienfaits ou des produits comme le bois, sans en dégrader le capital. Ceci nécessite la prise en compte appropriée des facteurs écologiques et abiotiques, à savoir les qualités naturelles du site (stations forestières, éco-potentialité...). Le concept actuel de « gestion durable des forêts » insiste non seulement sur la nécessité de ne pas surexploiter le milieu afin qu'il ne perde pas son potentiel, mais aussi sur l'importance de préserver, voire de restaurer le cas échéant, sa résilience pour faire face par exemple aux changements climatiques, aux risques de maladies, d'incendies, de tempêtes, etc. Ces modes de gestion apportent une attention plus soutenue à l'environnement et à la biodiversité.

Figure 9 : Cycle biologique et cycle sylvicole en forêt



Source : FRAPNA

La Figure 9 illustre le fait que le cycle biologique de l'écosystème forestier se déroule sur un temps long (300 à 400 ans) dans lequel les phases de vieillissement et de sénescence s'expriment pleinement (gros arbres, vieux arbres, arbres morts sur pied et au sol). Le cycle sylvicole se déroule sur une période plus courte de 150 à 200 ans : le sylviculteur coupe les arbres avant leur vieillissement pour valoriser des produits commercialisables. Mais le cycle sylvicole ne peut pas se maintenir si le cycle biologique ne peut se réaliser. En effet, les phases de vieillissement et de sénescence permettent notamment d'assurer le recyclage de la matière organique et la fertilisation du sol. Elles permettent la présence d'espèces spécifiques qui interviennent notamment dans la régulation des ravageurs. Le sylviculteur doit donc arriver à maintenir la présence de ses étapes de la vie du peuplement pour garantir l'équilibre et la stabilité de l'écosystème forestier.

1.2 L'exploitation forestière

L'exploitation forestière consiste à récolter le bois. On procède en premier lieu à l'abattage des tiges désignées. L'abattage peut être réalisé de façon manuelle ou mécanisée. Puis on débusque et

débarde les arbres abattus par les pistes forestières jusqu'à la place de dépôt où l'on effectue un tri des bois avant leur évacuation vers un site de transformation.

En l'absence de route forestière et de place de dépôt, il en résulte un long traînage des bois. Cela a une influence négative sur le coût du débardage. Le surcoût entraîné peut rendre non réalisable une coupe forestière. Il paraît important de pouvoir accéder au mieux aux peuplements forestiers pour avoir une meilleure valorisation des bois.

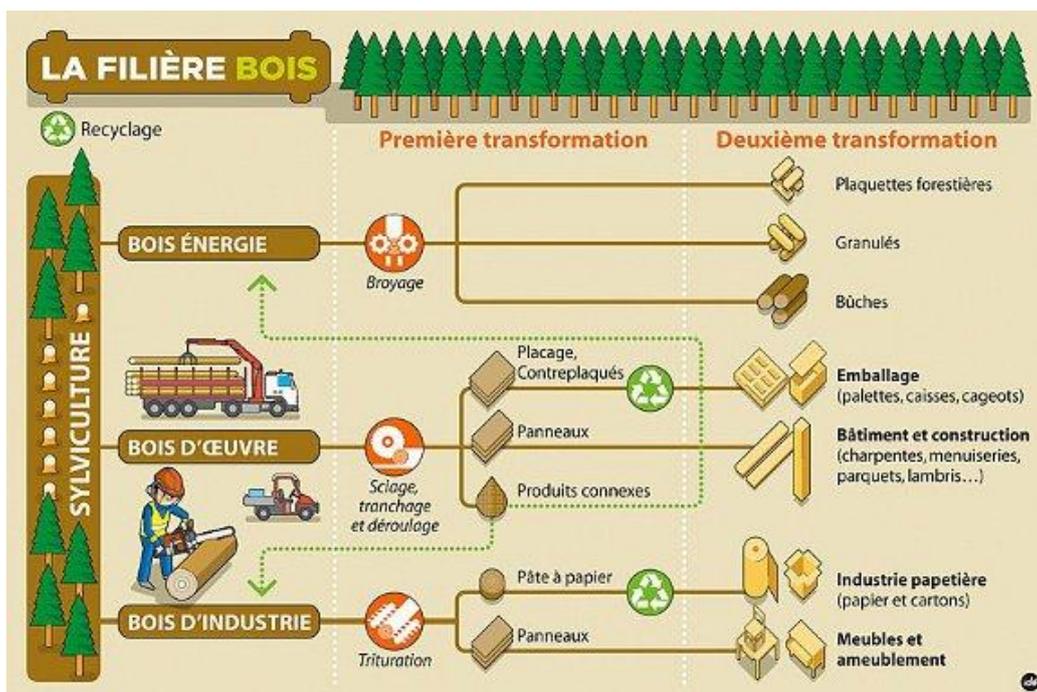
On considère généralement comme acceptable des distances de débardages ne dépassant pas 800 mètres. Au-delà l'acheteur de la coupe de bois diminuera son prix d'achat. Le coût moyen de débardage est de 12 à 17 €/tonne dans des conditions acceptables. Plus la distance de débardage sera courte et plus le coût de débardage sera moindre ; cela permet un meilleur prix d'achat des bois sur pied.

1.3 Le transport

Le transport s'effectue depuis la place de dépôt jusqu'à la route principale en empruntant la route forestière, puis sur la route principale jusqu'au site de transformation. Le transport est réalisé par des véhicules routiers à plateaux pour les petits bois de faible longueur et des grumiers pour les bois de fort diamètre. Les véhicules sont munis d'un dispositif de chargement et de déchargement. Leur circulation sur les voies publiques secondaires présente des difficultés en raison de leur gabarit et de leur poids en charge. A titre d'exemple le coût du transport de bois rond est de 10 à 20 €/tonne.

1.4 La première et deuxième transformation

Figure 10 : Présentation de l'organisation de la filière bois



Source : <http://www.chabbi.fr>

2. Les aides publiques mobilisables

Ce sont des subventions qui aident les propriétaires forestiers (privés et/ou publics) à réaliser ces investissements lourds nécessaires à la création de voirie forestière.

L'objectif des aides allouées est :

- **D'inciter à la réalisation d'investissement** dont l'amortissement ne peut être attendu qu'à moyen ou long terme.
- **Développer l'accessibilité** des massifs pour améliorer les conditions de mobilisation de la ressource forestière.
- **Préparer l'avenir pour conserver et améliorer le patrimoine forestier.**

Chaque année, un appel à projets pour le soutien à la desserte forestière est organisé. Les critères de notation et les taux de subvention peuvent varier d'une année sur l'autre. Le cahier des charges de l'appel à projets 2018 est en joint en annexe (cf. Annexe 4 : Appel à projets 2018 pour le soutien à la desserte forestière). Il fait apparaître une distinction entre les projets collectifs et individuels et les projets qui seront ouverts au public à titre gratuit. Il intègre également la notion de multifonctionnalité de la desserte.

Il convient au préalable de définir ces termes (selon cahier des charges en annexe) :

- **Projet collectif** : Un projet est considéré comme collectif s'il rassemble au moins deux propriétaires.
- **Projet multifonctionnel** : projet de desserte forestière ayant pour objet la mobilisation de bois mais aussi une vocation agricole, pastorale, lutte contre l'incendie ou récréative.

Il existe deux types d'aides. Elles sont explicitées ci-dessous selon les dispositions prévues dans l'appel à projets 2018.

2.1 Les aides au désenclavement des massifs

Ce sont des aides destinées au renforcement des voiries (généralement publiques) situées à l'aval du massif. Ces voiries permettent d'accéder aux massifs forestiers. L'intérieur du massif peut très bien être desservi en voies forestières, mais de gros obstacles au transport du bois peuvent se trouver à l'aval du massif (voirie fragile, pont limité en tonnage, traversée de village étroite...). Ce type d'aides est destiné aux communes et/ou communautés de communes qui auront la compétence voirie.

L'aide permet de financer seulement des « résorptions de points noirs » sur les voiries communales et chemins ruraux d'accès au massif forestier.

L'aide octroyée est de 40 % des coûts éligibles (maîtrise d'œuvre comprise) plafonnée à 30 000 euros par ouvrage sur expertise du service instructeur.

2.2 Les aides à la desserte interne

Ce sont des aides destinées à mobiliser du bois à court ou moyen terme dans des forêts susceptibles de produire dans de bonnes conditions un volume de bois relativement important, pour assurer l'approvisionnement de la filière bois. Elles sont destinées aux collectivités, propriétaires forestiers publics ou/et privés et regroupements de propriétaires.

L'aide permet de financer des créations et/ou renforcement de routes forestières, pistes forestières, places de dépôt et aires de retournement.

L'aide octroyée est de 40 % des coûts éligibles (maîtrise d'œuvre comprise) pour des projets individuel ou collectifs où les propriétaires ne donneront pas l'accès au public gratuitement (accès pédestre).

L'aide octroyée est de 50 % des coûts éligibles (maîtrise d'œuvre comprise) pour des projets individuels où le propriétaire donnera l'accès au public gratuitement (accès pédestre) et qui auront un caractère multifonctionnel.

L'aide octroyée est de 80 % des coûts éligibles (maîtrise d'œuvre comprise) pour des projets collectifs de création ou amélioration de route forestière où les propriétaires donneront l'accès au public gratuitement (accès pédestre) et qui auront un caractère multifonctionnel.

Tous les investissements qui visent exclusivement l'amélioration du potentiel économique à court ou long terme des forêts ont une aide octroyée de 40 % du montant HT de la dépense éligible.

Les coûts sont pris en charge sur la base d'un plafond (cf. Annexe 4 : Appel à projets 2018 pour le soutien à la desserte forestière)

Tout projet de desserte s'inscrivant dans le cadre d'un schéma directeur bénéficie de points supplémentaires dans le classement des projets au niveau régional. Dans un contexte de raréfaction des crédits et sachant que tous les projets ne peuvent être financés, il importe d'être classé dans les premiers pour avoir une chance d'obtenir une subvention.

3. Réalisation des projets

Le schéma de desserte répertorie les améliorations nécessaires sur l'ensemble du réseau routier de la Communauté de communes du Pays de Tarascon pour une meilleure mobilisation de la ressource forestière. Les projets pourront être réalisés à court, moyen ou long terme suivant la nécessité d'exploiter le périmètre concerné et surtout à l'initiative du maître d'ouvrage qui s'investira dans le projet.

Dans la réalisation des projets, deux cas de figure se présenteront : amélioration et/ou création de voirie.

3.1 Amélioration d'une voirie existante

Voirie publique :

Propriété du département ou de la commune, ces voiries ne présentent pas toujours les caractéristiques techniques indispensables à la circulation répétée des véhicules de transport de bois. Elles peuvent également présenter des points noirs, obstacles à la circulation des grumiers.

Les travaux seront de la compétence de la collectivité, responsable par les aspects fonciers, juridiques et financiers.

Chemins ruraux et voiries privées existantes :

- Chemins ruraux : L'amélioration d'un chemin rural comporte fréquemment une modification de l'emprise (élargissement...), ce qui implique l'acquisition d'emprise qu'il conviendra d'étudier au cas par cas. Soit la commune accepte de prendre en charge les travaux d'amélioration et en assure la maîtrise d'ouvrage, sinon ce sont les propriétaires (seuls ou associés) qui assurent la maîtrise d'ouvrage en demandant à la commune l'autorisation d'exécuter les travaux.
- Voirie privées : comme dans le cas des chemins des ruraux, la même question se pose en termes de compétence.

3.2 Création d'une nouvelle voie

L'amélioration des voies forestières existantes est parfois insuffisante pour bien desservir un massif forestier. Certaines voiries publiques fragiles ne peuvent être préservées car elles ne présentent pas les caractéristiques techniques nécessaires à la circulation des poids lourds. La création d'une nouvelle route forestière devient alors prioritaire.

Avant toute réalisation de projet, les trois éléments qui vont suivre devront être étudiés :

- Pour un projet il faut un **maître d'ouvrage**.
Soit privé : un propriétaire prend en charge l'intégralité de la maîtrise d'ouvrage
Soit collectif (collectivité ou association de propriétaires) : l'intérêt réside dans le recours aux financements publics et un seul interlocuteur.
- Pour un projet, il faut de l'**autofinancement**.
Le maître d'ouvrage une fois défini, chacun des partenaires est susceptible de contribuer à l'autofinancement du projet (don à la collectivité maître d'ouvrage, contribution à l'autofinancement d'une association de propriétaires, contribution de divers propriétaires à l'investissement réalisé par l'un d'entre eux).

- Pour un projet, il faut prévoir l'entretien donc établir une convention.
Quel va être le statut de la voie créée : chemin rural, chemin d'exploitation, chemin acquis par une association de propriétaire ?
Qui va financer l'entretien ? Chemin rural : la commune, les riverains. Autre propriété privée : l'association de propriétaires ou chaque propriétaire de la portion cheminant dans sa forêt.

3.3 Critères définissant les priorités de réalisation

La décision de réaliser des travaux de voiries n'est pas seulement dictée par l'intérêt sylvicol. Il faut également prendre en compte :

- La capacité d'autofinancement du maître d'ouvrage ;
- Les possibilités conjoncturelles d'accéder à des aides publiques ;
- La volonté de protéger ou de renforcer certaines voiries publiques fragiles ;
- L'intérêt porté à la valorisation des forêts.

Il est préférable de se limiter à une note globale indicative par projet plutôt que de prévoir une programmation précise des travaux dans le temps. En effet au final, les travaux resteront de toutes façons du ressort du ou des maîtres d'ouvrage.

3.4 Pour qu'un projet réussisse

Hormis la désignation d'un maître d'ouvrage, celui-ci doit s'investir dans le projet. Dans le présent document, les tracés de route qui sont proposés restent des « avant-projets » étudiés en concertation avec les acteurs locaux. « L'avant-projet » deviendra « projet » lorsque le maître d'ouvrage décidera de s'investir dans la réalisation de l'équipement de desserte. Il devra monter un dossier technique et financier, une seconde maturation est alors indispensable en vue d'aboutir à la réalisation du projet.

La phase de réalisation comprendra trois phases :

- Le choix d'un maître d'œuvre ;
- La détermination du statut de la voirie et procédure réglementaire : emprise et modalité d'utilisation ;
- L'adoption d'un plan de financement.

4. Conclusion

Ce document est avant tout un guide qui propose à un maître d'ouvrage potentiel une amélioration de la desserte forestière sur la Communauté de communes du Pays de Tarascon. Les hypothèses de base prises en compte pour l'élaboration du schéma peuvent pour certaines d'entre elles varier. C'est notamment à l'occasion de l'établissement des projets définitifs que les maîtres d'ouvrage s'attacheront à vérifier la pertinence des hypothèses.

En conclusion, nous pouvons dire que « plus que l'urgence sylvicole (nécessité de sortir le bois arrivé à maturité), c'est la motivation du maître d'ouvrage (sa capacité à s'investir) qui conduira à réaliser effectivement les projets de voiries ».

2^{ème} Partie : Présentation de la zone d'étude

Sous partie 1 : La zone d'étude

Le schéma directeur de voirie concerne l'ensemble du territoire de la Communauté de communes du Pays de Tarascon (22 364 hectares). Elle comprend vingt communes dont la liste est donnée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : Liste des communes du Pays de Tarascon

Commune	Superficies totales (ha)
ALLIAT	345
ARIGNAC	868
ARNAVE	839
BEDEILHAC-ET-AYNAT	660
BOMPAS	282
CAPOULET-ET-JUNAC	287
CAZENAVE-SERRES-ET-ALLENS	1 640
GENAT	825
GOURBIT	1 817
LAPEGE	841
MERCUS-GARRABET	1 510
MIGLOS	1 882
NIAUX	396
ORNOLAC-USSAT-LES-BAINS	1 216
QUIE	249
RABAT-LES-TROIS-SEIGNEURS	2 707
SAURAT	4 480
SURBA	221
TARASCON-SUR-ARIEGE	862
USSAT	437
TOTAL Ccom Pays Tarascon	22 364

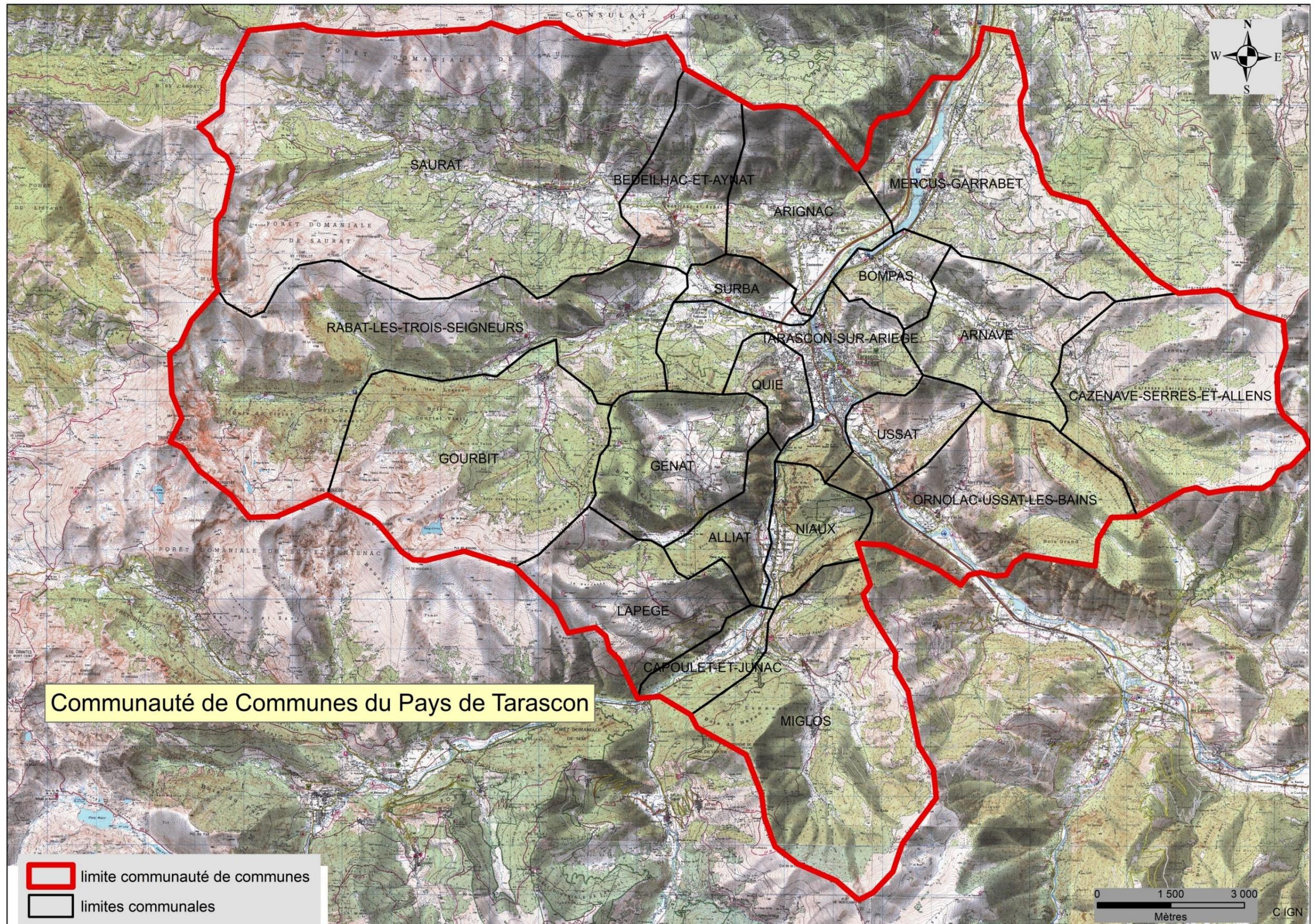
Le territoire de la Communauté de communes s'inscrit dans la petite région Haute-Ariège et Vicdessos selon l'Inventaire forestier National (IFN). Elle est traversée par la rivière Ariège et son affluent le Vicdessos et le Saurat.

1. Données climatiques

La station météorologique de Tarascon-sur-Ariège enregistre en moyenne 765 mm de précipitations par an, réparties sur 125 jours. Le maximum de précipitations est atteint en mai et en décembre. De juillet à septembre, on enregistre 55 mm par mois, répartis sur 8 jours. La température moyenne annuelle est de 10 degrés Celsius. Juillet et août sont les mois plus chauds. Les mois de décembre et janvier sont les plus froids. On compte en moyenne sur l'année 10 jours de neige et 40 jours de gel.

L'altitude varie de 432 mètres (Mercus-Garrabet) à 2 196 m (Rabat-les-Trois-Seigneurs), pour une altitude moyenne de 666 mètres.

Figure 11 : Communauté de Communes du Pays de Tarascon



2. Données forestières

Le territoire d'étude s'étend sur 22 364 hectares dont 10 797 hectares de forêt. Le taux de boisement moyen est 48 % (d'après la base de données géographique Corine Land Cover 2012).

La zone d'étude se situe au carrefour de quatre massifs forestiers (cf. Figure 12 : Carte de la Communauté de communes dans les massifs forestiers) :

- Massif du Vicdessos (communes de Génat, Quié, Alliat, Niaux, Miglos, Capoulet-Junac et Lapège) : 3 004 hectares de forêt.
- Massif de la Soulane du Tabe (communes de Bompas, Arnave, Cazenave, Ornolac, Ussat et Tarascon-sur-Ariège) : 2 281 hectares de forêt.
- Massif du Fourcat Ouest (commune de Mercus-Garrabet) : 1 034 hectares de forêt.
- Massif de la vallée de Saurat (communes de Saurat, Rabat-les-Trois-Seigneurs, Gourbit, Bedeilhac-et-Aynat, Surba et Arignac) : 4 478 hectares de forêt.

Les surfaces occupées par chaque type de forêt dans la Communauté de commune sont données dans le tableau suivant.

Tableau 2 : Surfaces occupées par chaque type de forêt

Type de forêt	Surface (ha)
Futaie adulte de chênes décidus	25
Futaie adulte de feuillus indifférenciés	7
Futaie adulte de hêtre	1160
Futaie jeune de feuillus indifférenciés	14
Futaie jeune de hêtre	6
Futaie adulte de conifères indifférenciés	93
Futaie adulte de douglas	6
futaie adulte de pin sylvestre	15
Futaie adulte de pins indifférenciés	46
Futaie adulte de sapin pectiné	527
Futaie adulte d'épicéa commun	24
Futaie jeune de conifères indifférenciés	29
futaie de jeune sapin pectiné	29
Futaie mixte de feuillus et conifères indifférenciés	8
Futaie mixte de hêtre et sapin pectiné	210
futaie mixte de hêtre et sapin pectiné	209
Mélange de futaie de chênes décidus et taillis	259
Mélange de futaie conifères et taillis	305
Mélange de futaie de conifères et taillis	25
Mélange de futaie feuillus et taillis	4193
Mélange de futaie de hêtre et taillis	675
Taillis de chênes à feuilles caduques	306
Taillis de feuillus indifférenciés	1407
Taillis de hêtre	854
Taillis de robinier	784
Boisement lâche montagnard de conifères indifférenciés	35
Boisement lâche montagnard de feuillus indifférenciés	1799

Source : IFN 2001

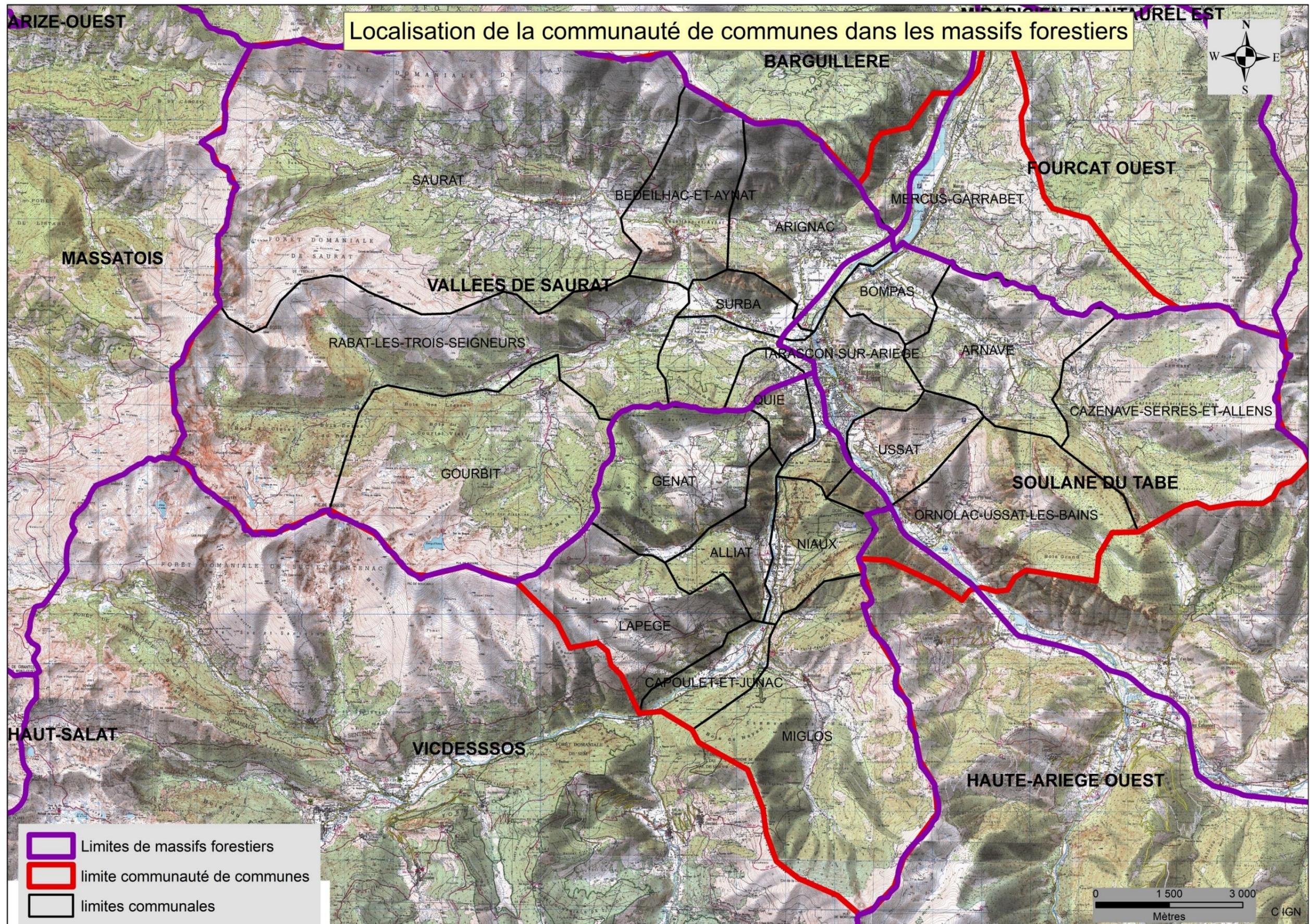
Les peuplements feuillus occupent 50 % de la surface boisée, le hêtre y est prédominant (14 %) en altitude sur les versants nord. Il est surtout abondant sur Rabat-les-Trois-Seigneurs, Gourbit et sur les hauteurs d'Ornolac-Ussat-les-Bains et Miglos. Les taillis de robiniers s'étendent sur 4 % de la surface boisée, colonisant les anciennes terres agricoles de Mercus, Bompas et Arnave. Les autres taillis sont constitués soit de mélange de hêtres, frênes, érables en altitude soit de chênes pubescents (Ussat) ou même de chênes vert sur des versants sud rocailloux.

Les peuplements résineux couvrent 4 % de la surface boisée. Il s'agit essentiellement de reboisement (en général subventionné par le Fonds Forestier National) où le sapin est le plus fréquent. Plus ponctuellement, on rencontre de l'épicéa, du pin sylvestre, du douglas et du mélèze.

Les mélanges de résineux et feuillus occupent 4 % de la surface boisée. Il s'agit en majorité de mélange de sapins et de feuillus résultant soit des reboisements en bandes, soit de traitement en futaie irrégulière.

Les « boisements lâches montagnards » au sens de l'IFN regroupent les formations d'altitude où le sous-bois est abondant et où les arbres ne parviennent pas à former un couvert continu, soit en raison de conditions édaphiques et climatiques difficiles, soit parce qu'ils sont en train de coloniser des terrains autrefois entretenus.

Figure 12 : Carte de la Communauté de communes dans les massifs forestiers



3. Les propriétaires forestiers

Tableau 3 : Répartition des propriétés boisées

Commune	Superficies (ha)	Forêts privées	Forêts publiques	Total forêts	Taux de boisement
ALLIAT	345	150	58	208	60 %
ARIGNAC	868	378	1	380	44 %
ARNAVE	839	339	57	396	47 %
BEDEILHAC-ET-AYNAT	660	184	0	184	28 %
BOMPAS	282	142	0	142	50 %
CAPOULET-ET-JUNAC	287	176	3	179	62 %
CAZENAVE-SERRES-ET-ALLENS	1 640	672	7	680	41 %
GENAT	825	226	211	437	53 %
GOURBIT	1 817	445	692	1 137	63 %
LAPEGE	841	310	112	423	50 %
MERCUS-GARRABET	1 510	615	130	745	49 %
MIGLOS	1 882	959	424	1 383	73 %
NIAUX	396	88	235	323	81 %
ORNOLAC-USSAT-LES-BAINS	1 216	170	326	495	41 %
QUIE	249	89	0	89	36 %
RABAT-LES-TROIS-SEIGNEURS	2 707	733	663	1 395	52 %
SAURAT	4 480	1 306	395	1701	38 %
SURBA	221	2	0	2	1 %
TARASCON-SUR-ARIEGE	862	195	209	404	47 %
USSAT	437	92	3	95	22 %
TOTAL Ccom	22 364	7 272	3 525	10 797	48 %

Source : Base de données géographique Corine Land Cover 2012

3.1 Les forêts privées

La forêt privée est prédominante sur le territoire, cf. Figure 13 : Carte de la forêt privée dans la Communauté de Communes du Pays de Tarascon et documents de gestion durable. Elle représente 70 % de la surface forestière soit 7 272 hectares (données Corine Land Cover 2012). Une analyse des données cadastrales établie par le Centre Régional de la Propriété Forestière indique quant à elle que la forêt privée occupe 6 490 hectares (données du cadastre de 2014).

La forêt privée est de petite taille et morcelée. Elle est peu gérée comme le démontre le faible nombre de documents de gestion durable. Seuls 112 hectares sont sous documents de gestion : deux Plans Simple de Gestion (PSG), l'un sur Niaux et l'autre sur Arnavé, et six Codes de Bonnes Pratiques Sylvicoles (CBPS).

Une analyse de la structure foncière de la propriété forestière privée est présentée en Annexe 6 : Analyse foncière de la propriété forestière privée par commune. Carte des tènements par classes de surfaces.

Sur la commune de Cazenave-Serres-et-Allens, une propriété de 1 330 ha est non gérée actuellement. Elle appartient à une « Association de maintien du Milieu Naturel » dont les statuts sont en révision ; une recherche des membres de l'association est également en cours afin de pouvoir remettre en place des actions de gestion.

Aucun aménagement de voirie financé par le FEADER n'a été réalisé sur la période 2007 – 2017.

3.2 Les forêts relevant du régime forestier

Les forêts domaniales (appartenant à l'Etat, au nombre de 2), les forêts communales (au nombre de 11), les forêts indivises (forêts appartenant à plusieurs collectivités en indivision, au nombre de 3) et les forêts syndicales relèvent du régime forestier (cf. Figure 14 : Carte des forêts soumises au régime forestier). Elles sont gérées par l'Office National des Forêts (ONF). Elles représentent 5 840 hectares pour seulement 3 110 ha de surface forestière utile. Seuls 2 550 ha soit 44 % de la surface ont un objectif de production. En effet, sur certaines forêts soumises au régime forestier se trouvent des espaces d'estives ou de parcours non boisés mais également gérés par l'ONF.

4. L'intérêt économique de la forêt

En forêt privée, le morcellement des propriétés, l'éloignement, la difficulté liée à la topographie et l'absence de desserte paralysent la mise en valeur des parcelles forestières. Pour la majorité d'entre elles, aucune gestion n'est appliquée.

Figure 13 : Carte de la forêt privée dans la Communauté de Communes du Pays de Tarascon et documents de gestion durable

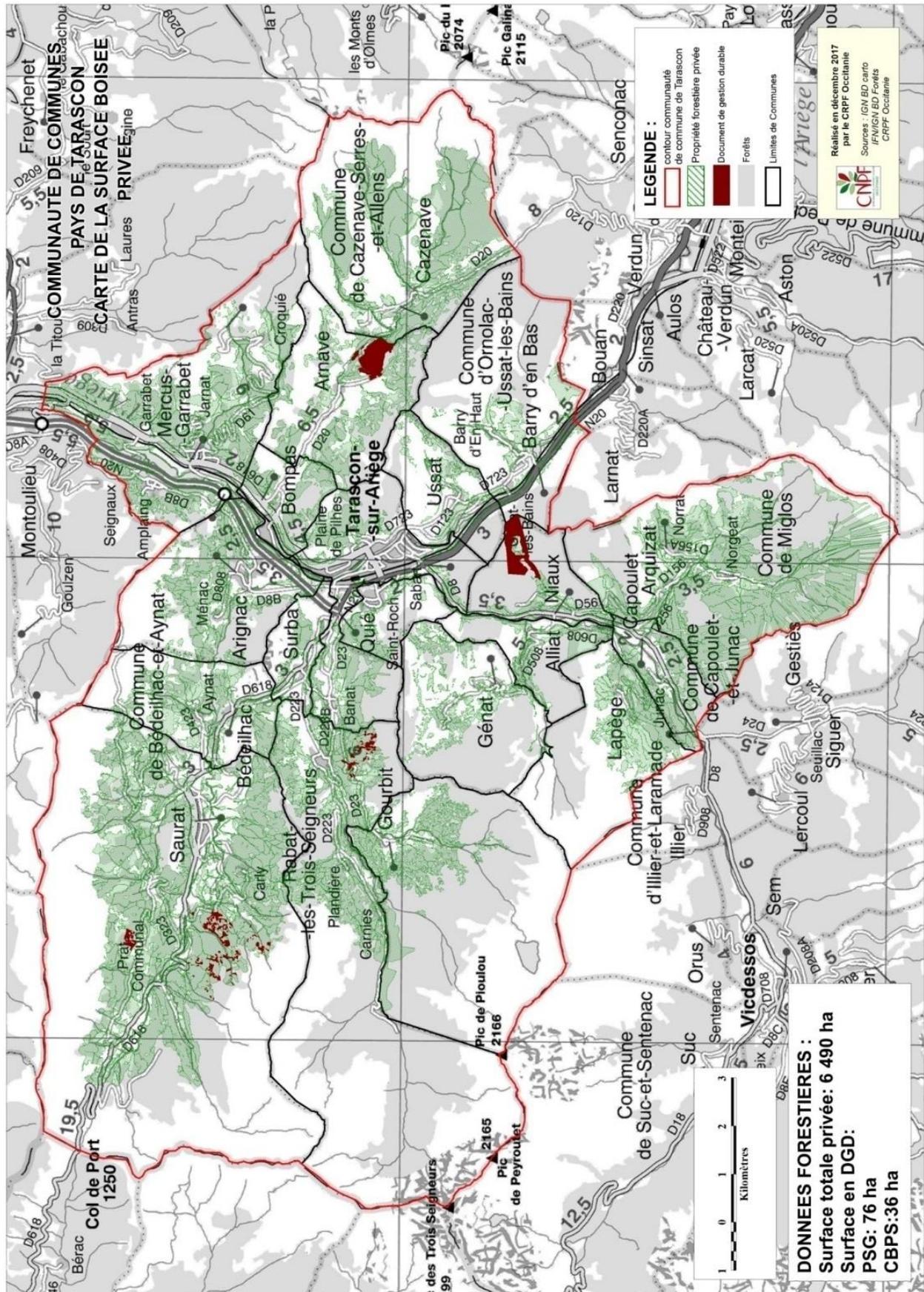
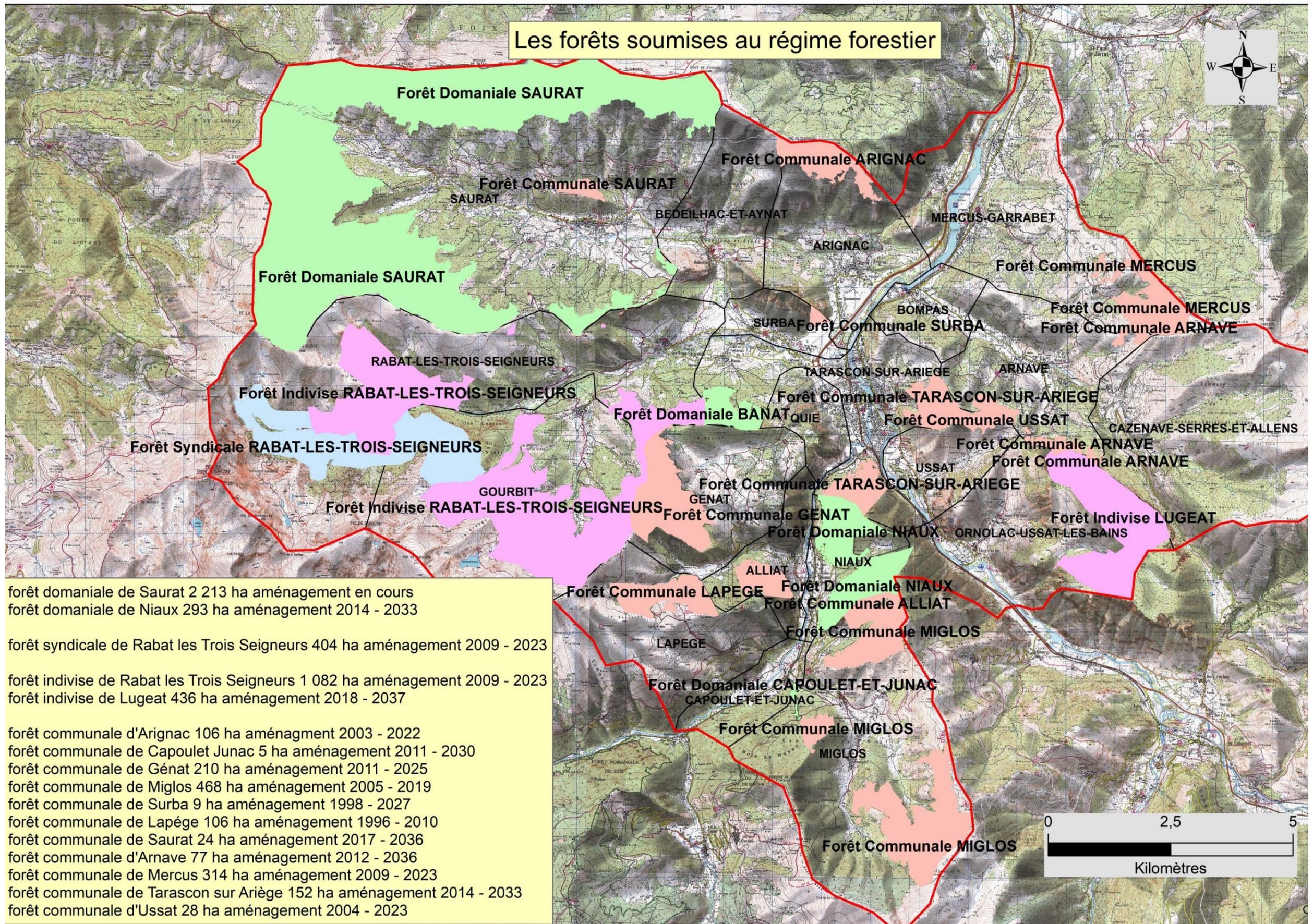


Figure 14 : Carte des forêts soumises au régime forestier



Les forêts soumises au régime forestier sont suivies et gérées par les techniciens de l'ONF. Elles sont généralement desservies par des routes forestières. Cependant, celles-ci sont localement insuffisantes et ne permettent pas de valoriser l'ensemble de la ressource forestière mobilisable.

Pour les forêts privées et publiques, la difficulté de desserte se retrouve également sur le réseau public qui n'est pas accessible aux grumiers en de nombreux points.

Cependant, les potentialités forestières sont bonnes et les résineux sont susceptibles de produire à moyen terme du bois d'œuvre de qualité. Le hêtre, en général issu de taillis, a aujourd'hui une faible valeur mais est exploité pour la trituration et le bois de feu. Les autres peuplements feuillus sont très peu exploités malgré une amélioration possible en pratiquant une sylviculture adaptée à ces peuplements.

Des aménagements de voiries ont été effectués sur la période 2007–2017 pour améliorer l'accessibilité aux forêts communales de Mercus et Lapège.

Tableau 4 : Travaux de desserte réalisés dans les forêts de Mercus et Lapège sur la période 2007-2017

Communes	Année octroi aide	Maître d'œuvre	Libellé	Montants éligibles €	Montants aides Etat+FEADER €
MercusGarrabet	2011	ONF	OPD 1050ml / MRT RF 180ml / 1 PDR	23795,6	15997,6
Lapège	2013	ONF	CRTRF 400ml	24773	15450,68
			Totaux	48568,6	31448,28

Source : DDT 09

OPD : Ouverture piste débardage / MRTRF : Mise au gabarit route / CRTRF : création route / PDR : Place de retournement

5. Défense des Forêts Contre l'Incendie (DFCI)

La Communauté de communes est dotée d'un Plan Intercommunal de Défense des Forêts Contre l'Incendie depuis 2007. L'ancien canton de Tarascon qui correspond aujourd'hui au territoire de la Communauté de communes est classé en risque fort au niveau régional.

Suite au plan, des investissements ont été réalisés sur le territoire sur la période de 2007 - 2013 :

Tableau 5 : Investissements réalisés pour la défense des forêts contre l'incendie sur la période 2007-2013

Communes	Année octroi aide	Maître d'œuvre	Libellé	Montants éligibles €	Montants aides Etat+FEADER €
Génat	2007	ONF	1 citerne DFCI MRT pistes 160ml	22640	21774
Saurat	2009	ONF	1 citerne DFCI /4 Points d'eau	43405	31070
Tarascon-Ussat	2011	ONF	MRTpistes1280ml/CRT pistes3160ml/3 citernes	130436	99733
Arignac	2012	ONF	1 citerne DFCI	20260	12714
Mercus-Garrabet	2013	ONF	MRT pistes 2400ml/3 citernes DFCI	120000	92191
Génat	2013	ONF	MRT RF Debès 2770ml	80000	56756
Lapège	2014	ONF	MRT pistes 4300ml	92000	73600
Totaux				508741	387838

Source : DDT09

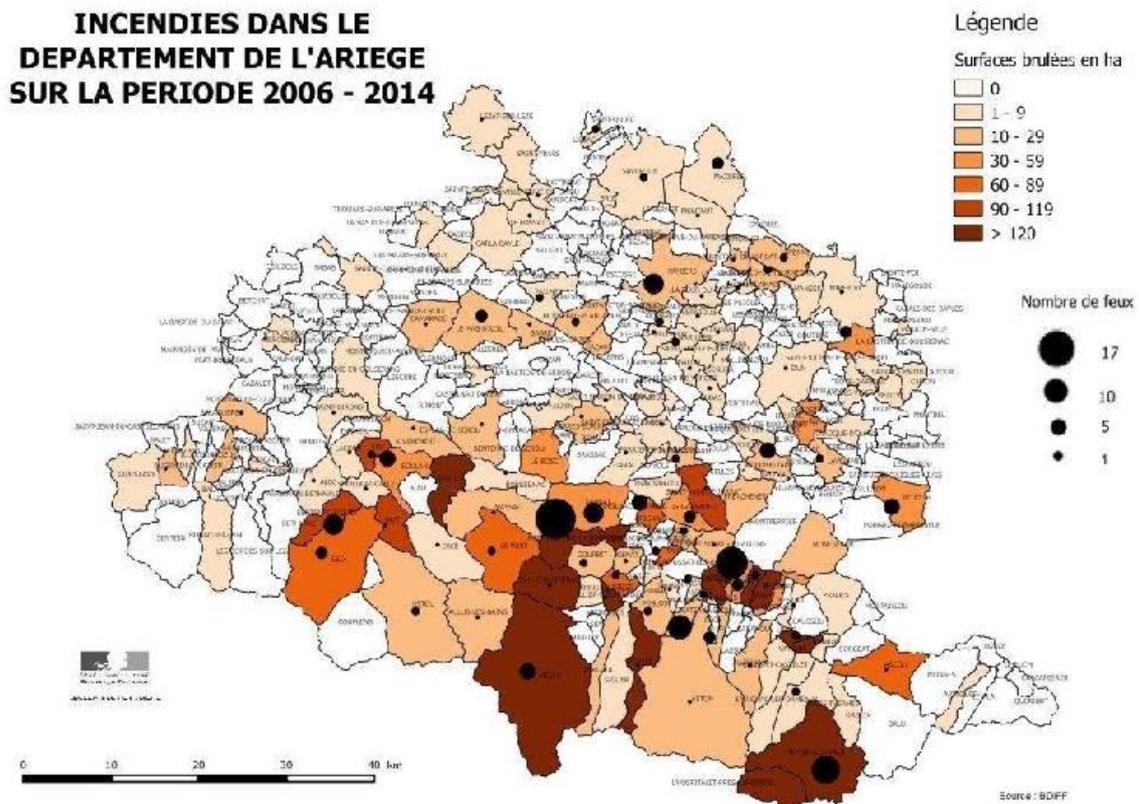
OPD : Ouverture piste débardage / MRTRF : Mise au gabarit route / CRTRF: création route / PDR: Place de retournement

Ces investissements ont permis d'amoinrir le risque de vulnérabilité au risque incendie et de pouvoir intervenir rapidement en cas de départ de feu.

Le plan mettait en évidence que le risque incendie était le plus important sur les communes de Saurat, Bédilhac-et-Aynat et Rabat-les-Trois-Seigneurs. Cela se confirme sur la période 2006–2014 (Cf. Figure 15 : Carte des incendies dans le département de l'Ariège sur la période 2006-2014). Les feux sont régulièrement des feux de broussailles (feux pastoraux).

Le risque incendie doit être pris en compte dans la gestion forestière. D'après le plan de DFCI, les dégâts occasionnés par le feu dans les peuplements forestiers sont faibles. Il s'agit souvent de feux courants qui consomment la litière et chauffent les écorces des arbres sans que ceux-ci ne s'embrasent. Cependant, les régénérations naturelles ou artificielles peuvent être fortement impactées : les jeunes tiges peuvent s'enflammer entièrement et être complètement détruites.

Figure 15 : Carte des incendies dans le département de l'Ariège sur la période 2006-2014



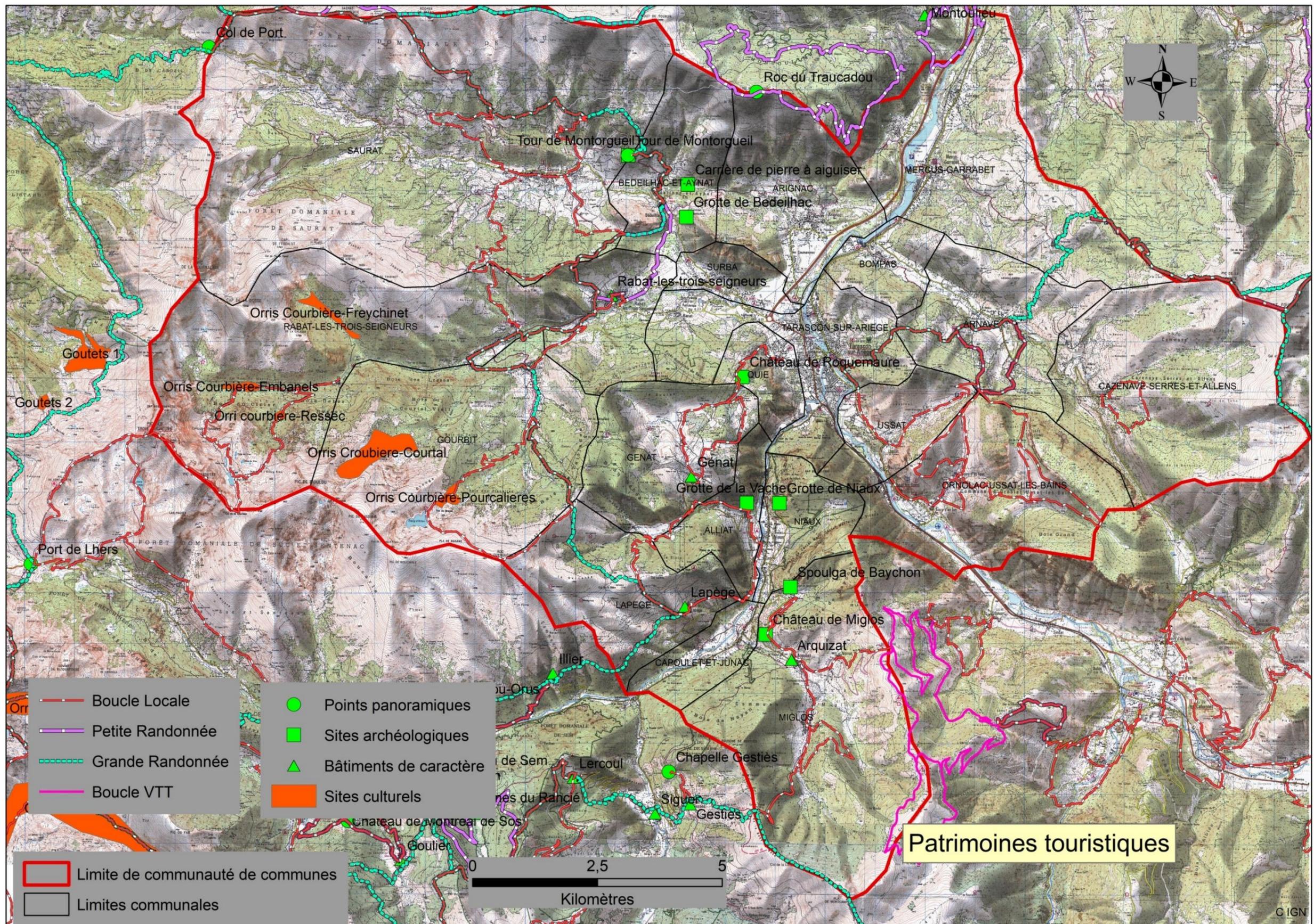
6. Les autres activités

6.1 Le tourisme

La fréquentation touristique est importante sur le territoire en été comme en hiver. Situé sur l'axe routier vers l'Andorre, le territoire reçoit également un tourisme de passage important. Le cadre de vie est reconnu comme exceptionnel, grâce notamment à la richesse du patrimoine et à la variété des paysages.

Haut lieu de l'art pariétal préhistorique (cf. Figure 16), le secteur comprend plusieurs grottes ouvertes au public (grotte de Niaux, grotte de La Vache...) et un important réseau de galeries souterraines qui attirent les spéléologues. Les itinéraires de randonnées sont abondants et le territoire accueille de nombreuses activités de pleine nature : escalade, cyclo-tourisme, VTT, équitation, canoë... Accessible à tout niveau, ces activités contribuent au développement et à l'attractivité du territoire.

Figure 16 : Carte des patrimoines touristiques



6.2 Agriculture et pastoralisme

Les élevages bovins et ovins sont les principales activités agricoles. L'activité pastorale est encore présente, on dénombre cinq associations foncières pastorales et trois groupements pastoraux. Mais la pression animale est aujourd'hui insuffisante pour entretenir l'ensemble des landes autrefois pâturées qui sont petit à petit colonisées par la forêt.

6.3 Chasse et pêche

Les associations communales ou intercommunales de chasse agréée regroupent près de 500 chasseurs.

Le secteur est réputé pour la pêche à la truite.

Sous partie 2 : La richesse patrimoniale

La richesse patrimoniale (Cf. Figure 17 : Carte des zones d'intérêt patrimonial) de la Communauté des communes du Pays de Tarascon fait l'objet d'une reconnaissance qui se traduit par différents statuts de protection.

Sur le territoire, plusieurs sites « Natura 2000 » ont été classés par décret en application des directives « Oiseaux » et « Habitats faune flore » de l'Union européenne. Ces sites ont pour vocation principale la préservation des espèces et habitats naturels d'intérêt communautaire. Ainsi, une Zone de Protection Spéciale (ZPS) existe depuis 2003 et deux Zones Spéciale de Conservation (ZSC) depuis 2009. A celles-ci s'ajoutent les dispositifs nationaux : deux arrêtés préfectoraux de protection de biotope et vingt-huit Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique (19 ZNIEFF de type 1 et 9 ZNIEFF de type 2).

1. Les sites Natura 2000 : ZPS et ZSC

- Zone de Protection Spéciale « **Quiés calcaires de Tarascon sur Ariège et grotte de la petite Caognou** » (FR7312002)

D'une superficie de 2 479 hectares, elle s'étend sur les communes d'Arignac, Bédeilhac-et-Aynat, Niaux, Ormolac-Ussat-Les-Bains, Sinsat et Ussat. Elle abrite des milieux rupestres exceptionnels. Elle accueille plusieurs couples de Vautour percnoptère et d'Aigle royal. Elle abrite également des sites de nidification pour le Faucon pèlerin et le Hibou Grand-Duc. Le Gypaète barbu est lui aussi observé. S'y ajoutent d'autres rapaces remarquables comme le Circaète-Jean-Le-Blanc, la Bondrée ou le Milan noir.

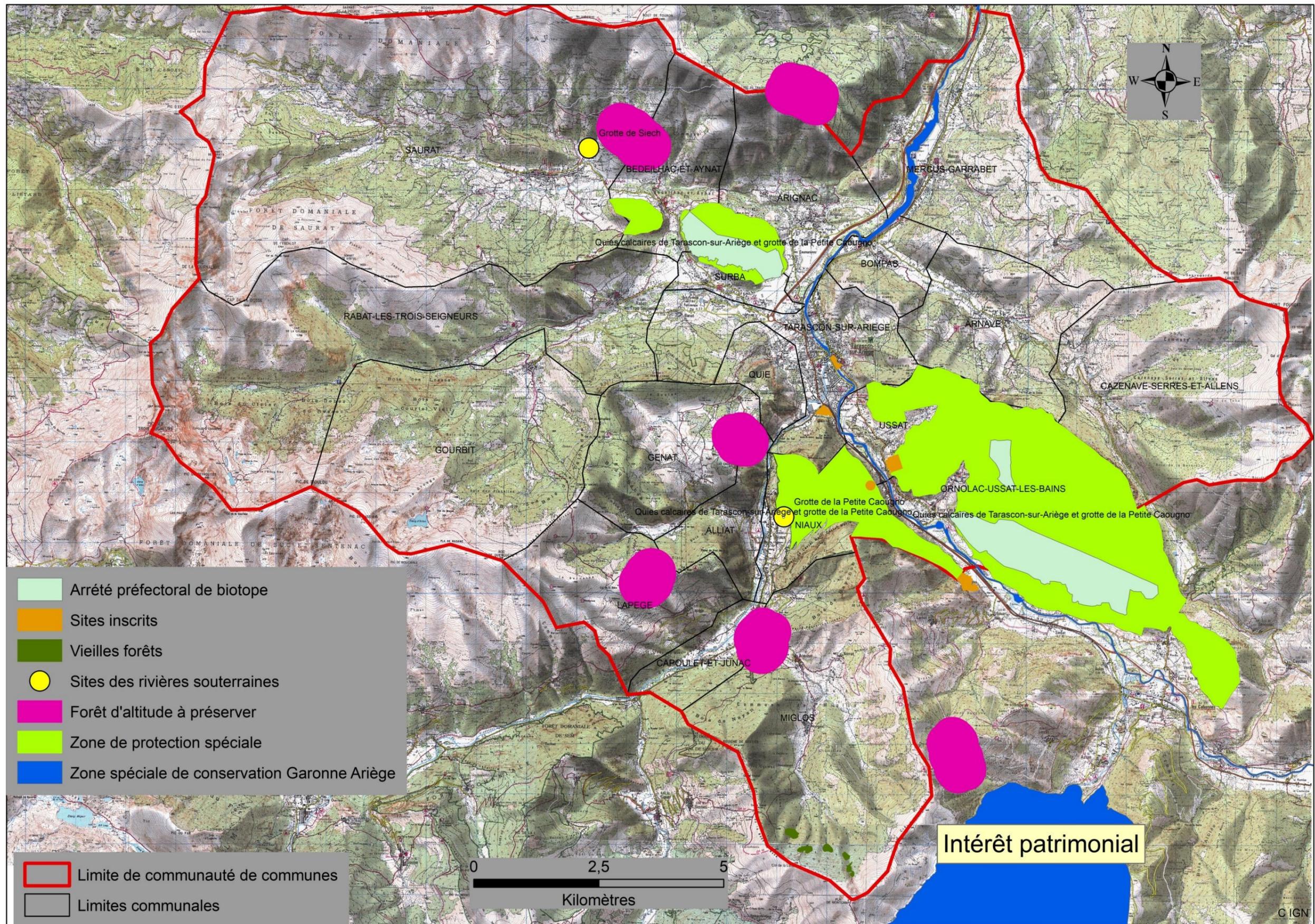
- Zone Spéciale de conservation : « **Quiés calcaires de Tarascon sur Ariège et grotte de la petite Caognou** » (FR7300829)

D'une superficie de 2 848 hectares, elle s'étend sur les communes d'Arignac, Bédeilhac-et-Aynat, Niaux, Ormolac-Ussat-Les-Bains, Sinsat et Ussat. Elle abrite les massifs calcaires de la vallée de l'Ariège et recèle de nombreuses espèces méditerranéennes. Le site héberge des milieux remarquables, notamment des boisements de chênes verts et des peuplements de genévriers thurifères (l'une des plus importantes stations des Pyrénées). Des orchidées exceptionnelles sont aussi présentes sur ce biotope.

Les forêts caducifoliées constituent 41 % du site, viennent ensuite les pelouses sèches et les steppes (21 %) puis les forêts sempervirentes non résineuses (18%).

Les espèces animales en danger sont deux espèces d'insectes (Lucane Cerf-volant et Rosalie des Alpes) et sept espèces de chauve-souris (Barbastelle, Grand et Petit Rhinolophes, Rhinolophe euryale, Petit murin, Vespertilion à oreille échancrées et Minioptère de Schreibers).

Figure 17 : Carte des zones d'intérêt patrimonial



- Zone spéciale de conservation : « **Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste** » (FR7301822)

Cette zone spéciale de conservation regroupe plusieurs cours d'eau parmi lesquels seule l'Ariège concerne la Communauté de communes (Arignac, Bompas, Mercus-Garrabet, Ornolac-Ussat-les-Bains, Tarascon-sur-Ariège et Ussat). L'ensemble du réseau hydrographique présente un grand intérêt pour les poissons migrateurs (zones de frayères potentielles pour le saumon).

En dehors des eaux douces qui composent la ZSC à 41 %, les forêts caducifoliées dominent (26%) accompagnées de quelques zones de landes, broussailles, maquis et garrigue (4%).

Des espèces animales en danger sont présentes comme des reptiles (Cistude d'Europe), des invertébrés (Ecrevisse à pattes blanches, Grand capricorne, Lucane Cerf-volant, Cordulie à corps fin...), des mammifères (Desman des Pyrénées, Loutre, Chiroptères) et des espèces rares de poissons.

De manière générale tout projet dans une ZPS ou une ZSC doit faire l'objet d'une étude d'impact et ne peut être mené à son terme que s'il est sans risque pour le site Natura 2000.

2. Arrêtés préfectoraux de protection de biotope

Les arrêtés de protection de biotope sont pris par le préfet pour protéger un habitat naturel (biotope) abritant une ou plusieurs espèces animales et/ou végétales sauvages et protégées.

- **Quié de Lujat** : *(commune d'Ornolac-Ussat-Les-Bains) dans un but d'assurer la conservation des biotopes nécessaires à la reproduction, à l'alimentation, au repos et à la survie du Faucon pèlerin et de l'Aigle royal.*
- **Roc de Sédour** : *(communes d'Arignac, Bédeilhac-et-Aynat et Surba) en faveur du Faucon pèlerin et du Vautour percnoptère.*

A l'intérieur du périmètre des arrêtés de protection de biotope, sont interdits tous travaux publics ou privés susceptibles de modifier l'état des lieux. Du 1^{er} février au 30 juin sont interdits la varappe et l'escalade, l'exploitation forestière, la circulation motorisée et le vol à moins de 200 mètres des parois utiles aux rapaces.

3. Les sites inscrits

La Communauté de communes regroupe neuf sites ou monuments naturels en vertu de la loi du 2 mai 1930 intégrée dans les articles L 341-1 à L 341-22 du code de l'environnement.

- Mercus-Garrabet : Pont du diable.
- Ornolac-Ussat-les-Bains : Eglise romane, cimetière et leurs abords. Eglise de Bouan, parois et leurs abords immédiats. Grottes dites Spoulgas d'Ornolac et leurs abords.

- Tarascon-sur-Ariège : Hauteur de Castella et du Mazeil-Viel. Porte d'Espagne et leurs abords. Pèlerinage de Notre Dame de Sabart et ses abords. Place de l'église et anciens couverts.
- Ussat : Grotte de Lombrives et ses abords. Grottes dites Spoulgas et leurs abords.

Contrairement aux sites classés, les sites inscrits ne présentent pas de mesures de protection forte. L'aménagement est possible, mais il est soumis à une vigilance en termes de qualité architecturale et paysagère. Tout aménagement ou construction est soumis à autorisation spéciale (ministérielle ou préfectorale).

4. Projet de réserve naturelle souterraine

Actuellement une étude est en cours pour classer des « réserves naturelles de biodiversité souterraine ». La Communauté des communes est concernée par celle-ci sur la grotte de la petite Caougnau à Niaux et grotte de Siech à Saurat.

5. Espaces naturels à préserver en priorité et Trame verte et bleue

Une partie de la Communauté de communes est incluse dans le périmètre du Parc naturel régional des Pyrénées Ariégeoises (PNR PA). La Charte et le plan du Parc identifient un certain nombre d'espaces naturels remarquables qu'il convient de préserver et valoriser en priorité. Sur la Communauté de communes du Pays de Tarascon, il s'agit des sites suivants :

- Site E 40 : Tourbière de la cabane de l'Estibat située sur la commune de Saurat
- Site E 39 : Complexe d'étangs sur Rabat-les-Trois-Seigneurs
- Site E 27 : Grotte de Siech à Saurat
- Site E 28 : Sites Natura 2000 des Quiés calcaires de Tarascon
- Site E 16 : Grotte de la petite Caougnau
- Site E 45 : Pelouses sèches de Lapège et Miglos

A l'échelle du PNRPA, une cartographie des trames vertes et bleues a également été réalisée : elle identifie d'une part des milieux considérés comme des réservoirs de biodiversité (du fait de leur taille, de leur état de conservation...) et d'autre part des corridors écologiques devant permettre de relier ces réservoirs entre eux. Des secteurs à enjeux ont été identifiés : il s'agit de milieux ou de connections à préserver ou restaurer en priorité.

3^{ème} Partie : Analyse de la desserte forestière

1. Méthodologie

L'état des lieux de la desserte et de ses équipements a été réalisé en trois étapes :

- Récupération de la base de données VIAPIR*.
- Vérification et complément des données existantes sur le terrain.
- Mise à jour des données informatiques.

*La base VIAPIR est une base de données cartographiques et techniques de la desserte forestière (caractéristiques, équipements, états, points noirs...) mise à disposition des acteurs de la mobilisation du bois. Elle a été réalisée sur les Pyrénées à l'échelle de l'ancienne région Midi-Pyrénées. Cf. Annexe 3 : Protocole VIAPIR.

2. Etat des lieux de la desserte accessible aux camions transportant du bois

L'état des lieux de la desserte est présenté à la Figure 18 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur la Communauté de communes du Pays de Tarascon.

La desserte forestière et ses équipements sont décrits selon le protocole VIAPIR (cf. **Annexe 3 : Protocole VIAPIR**).

2.1 Les Routes Nationales (RN) et Routes Départementales (RD)

Tableau 6 : Tableau de répartition de l'état des routes nationales

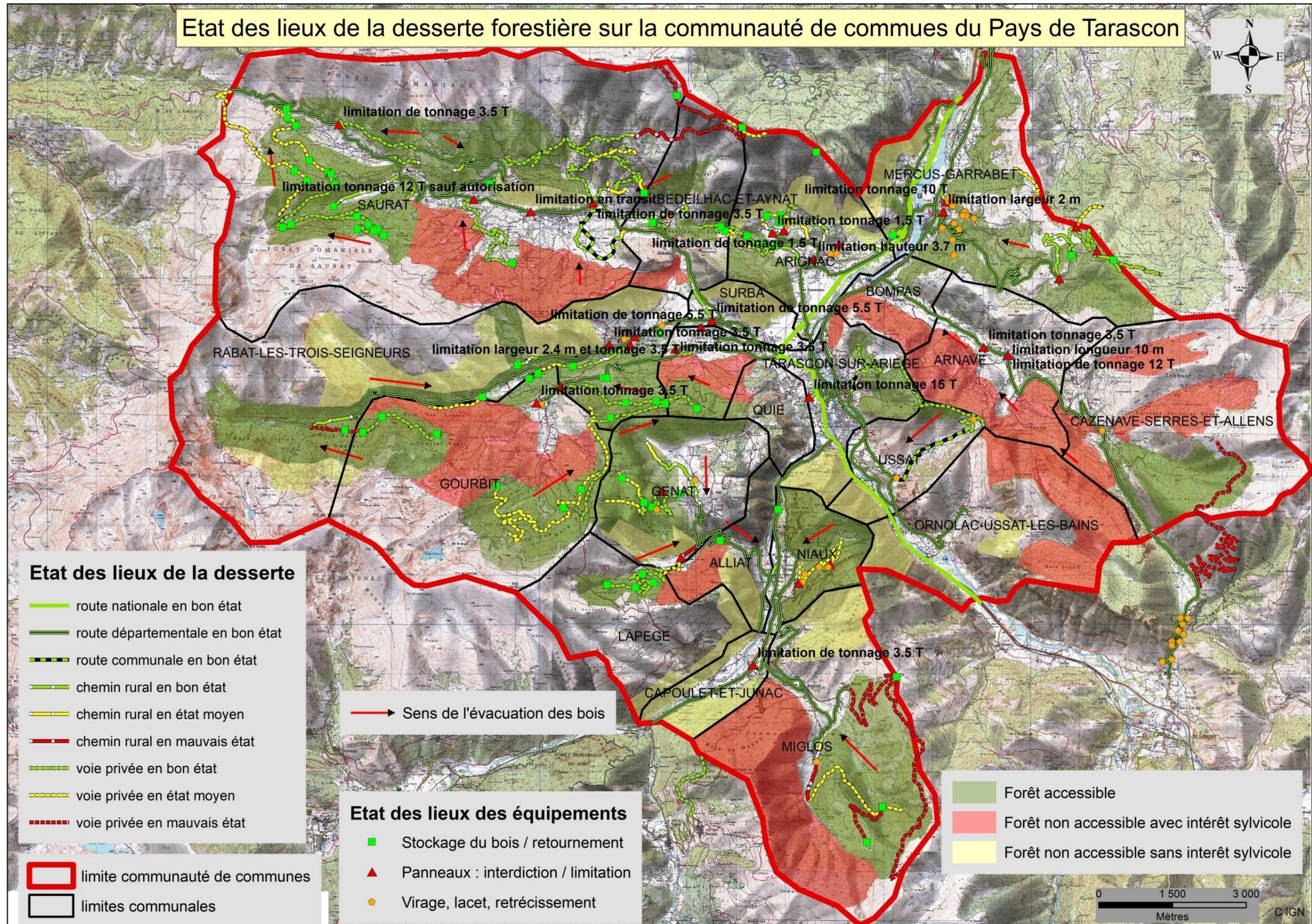
Type de voirie/ état	Route revêtue	Route empierrée	Route en terrain naturel	Route caillouteuse
Bon	22 km			
Moyen				
Mauvais				
TOTAL	22 km			
Routes nationales			22 km	

Tableau 7 : Tableau de répartition de l'état des routes départementales

Type de voirie/ état	Route revêtue	Route empierrée	Route en terrain naturel	Route caillouteuse
Bon	119,5 km	0,1 km		
Moyen		0,4 km		
Mauvais				
TOTAL	119,5 km	0,5 km		
Routes départementales			120 km	

Il est à noter que trois points noirs qui avaient été identifiés dans une précédente étude en 2005 « Schéma de la voirie forestière dans le département de l'Ariège » ont été résorbés.

Figure 18 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur la Communauté de communes du Pays de Tarascon



2.2 Les routes communales

Tableau 8 : Tableau de répartition de l'état des routes communales

Type de voirie/ état	Route revêtue	Route empierrée	Route en terrain naturel	Route caillouteuse
Bon	4,5 km		0,03	
Moyen				
Mauvais				
TOTAL			0,03 km	
Routes communales			4,53 km	

2.3 Les chemins ruraux

Tableau 9 : Tableau de répartition de l'état des chemins ruraux

Type de voirie/ état	Route revêtue	Route empierrée	Route en terrain naturel	Route caillouteuse
Bon	17 km	4,8 km	1,7 km	0,7 km
Moyen		0,9 km	2 km	
Mauvais		0,8 km		
TOTAL	17 km	6,5 km	3,7 km	0,7 km
Chemin ruraux			28 km	

2.4 Les voies privées

Tableau 10 : Tableau de répartition de l'état des voies spéciales et privées

Type de voirie/ état	Route revêtue	Route empierrée	Route en terrain naturel	Route caillouteuse	Route en cours de végétalisation
Bon	16,7 km	28 km	6,5 km	0.1 km	1,2 km
Moyen	5 km	3 km	12 km	6,7 km	
Mauvais	2,1 km	9 km	4,8 km	0,9 km	
TOTAL	23,8 km	40 km	23,3 km	7,7 km	1,2 km
Voies spéciales et privées			96 km		

2.5 Conclusion

Sur le territoire de la Communauté des communes, la desserte forestière accessible aux camions transporteurs de bois (interne et externe aux massifs) est de 270 kilomètres.

Les routes nationales et départementales contribuent à l'accès aux massifs forestiers. Elles représentent 142 kilomètres. Dans la majeure partie des cas, ces routes sont accessibles aux camions grumiers. Cependant des contraintes ponctuelles peuvent empêcher la circulation des grumiers (ex : interdiction de tonnage liée à un pont, route étroite...).

Les autres routes permettent d'entrer et de circuler dans les massifs forestiers du territoire de la Communauté des communes. Rapportée à la surface forestière de la Communauté des communes (103 km²), cette desserte a une densité moyenne de 0,8 km / 100 ha.

3. Etat des lieux des équipements existants

Le tableau suivant présente l'ensemble des équipements existants.

Tableau 11 : Ensemble des équipements existants

Type d'équipement	nombre
Place de retournement	29
Place de dépôt	47
Aire de croisement	3
cul de sac	19
Fermeture physique amovible	31
Fermeture physique non amovible	1
gué ou radier	5
Lacet ou virage*	38
Panneau de limitation (tonnage, hauteur, largeur...)	11
Panneau interdiction	19
Parking	8
Passage canadien	3
autres ponctuels	57
TOTAL	271

*Lacet ou virage correspond à des points de difficulté pour le passage des camions.

4. Cartographie

Les cartes suivantes présentent les états des lieux de la desserte et des équipements par commune.

Figure 19 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur la commune de Saurat

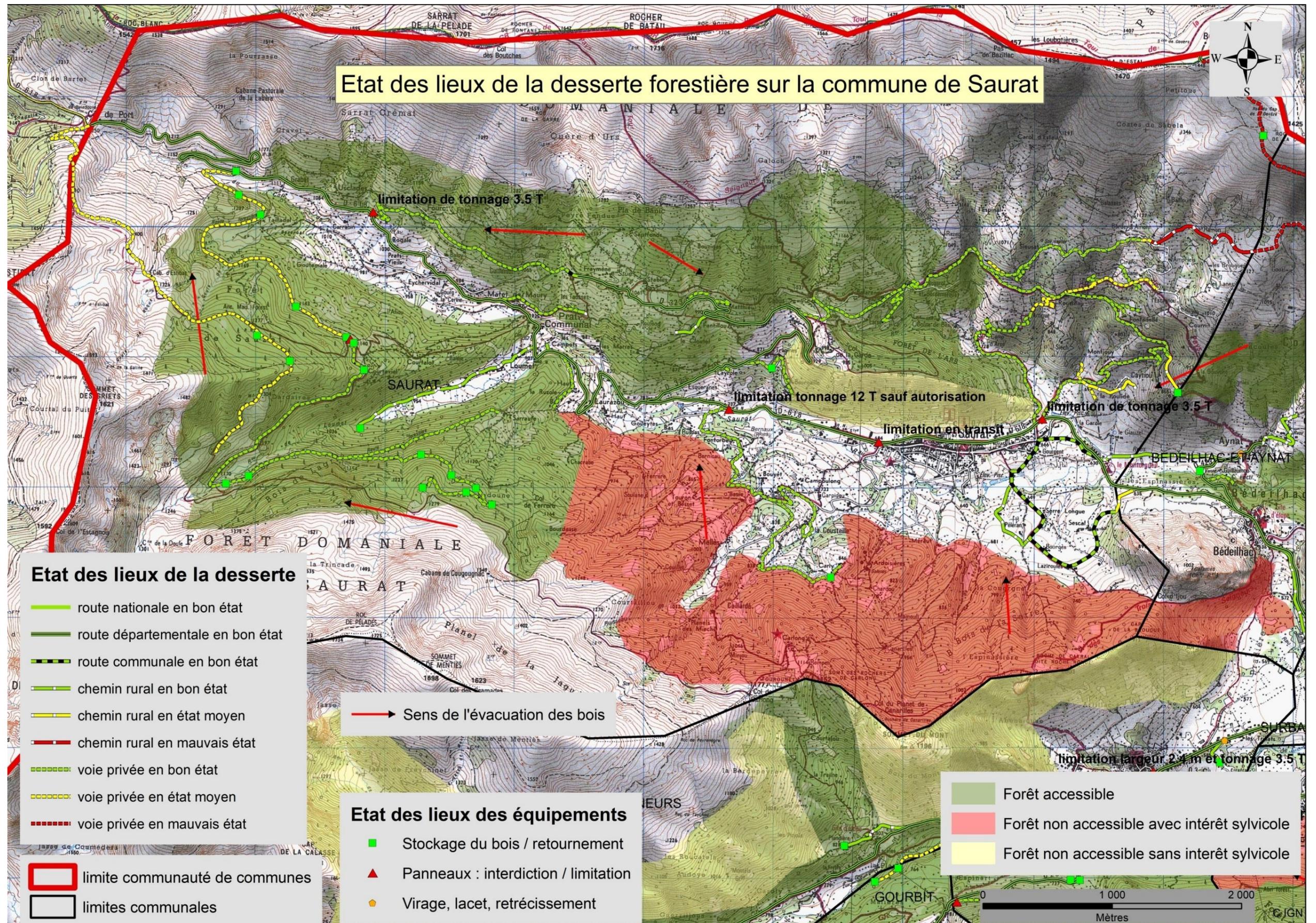


Figure 20 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur les communes de Tarascon-sur-Ariège, Quiè et Surba.

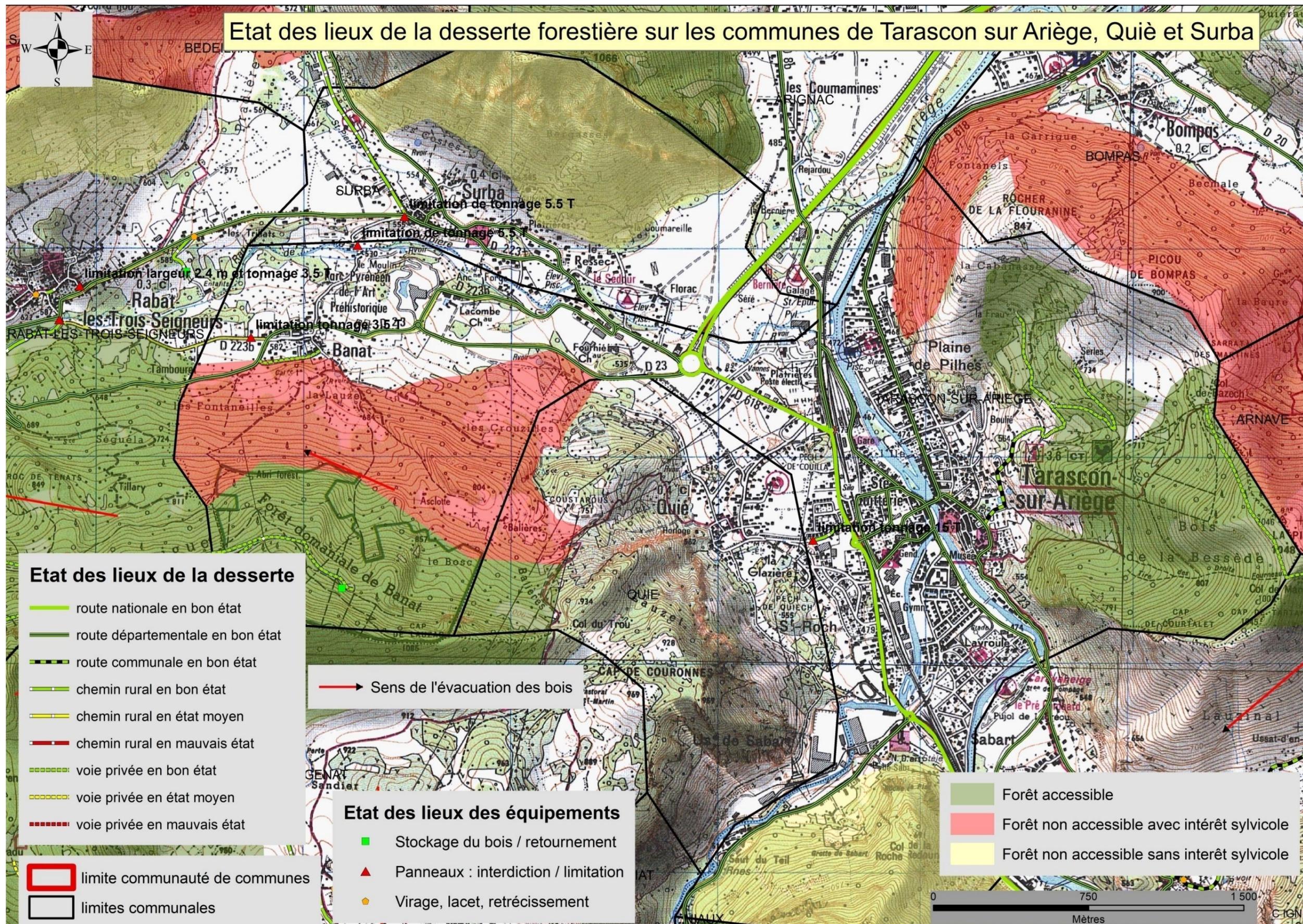


Figure 21 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur la commune de Miglos

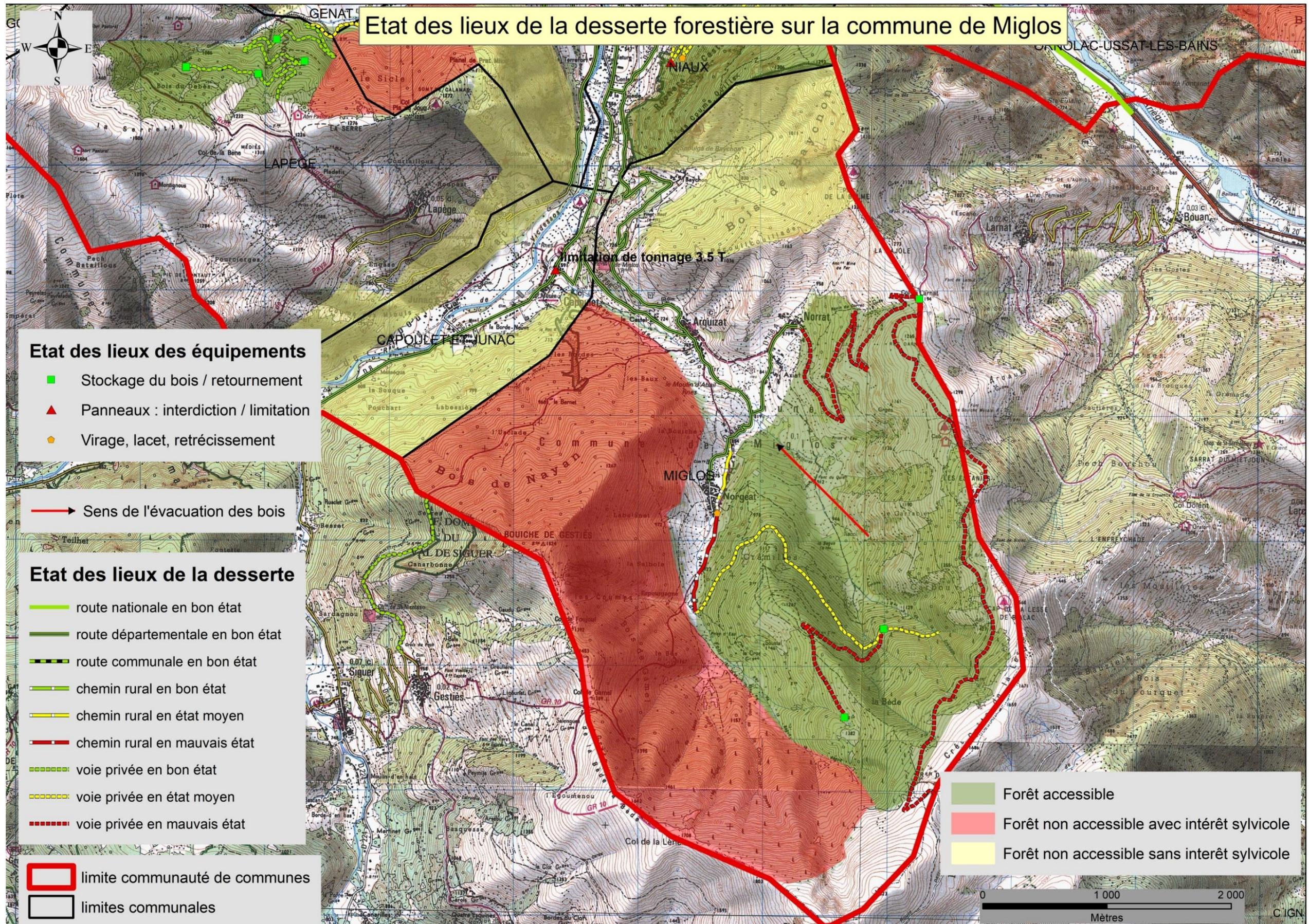


Figure 22 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur les communes de Rabat-les-Trois-Seigneurs et Gourbit

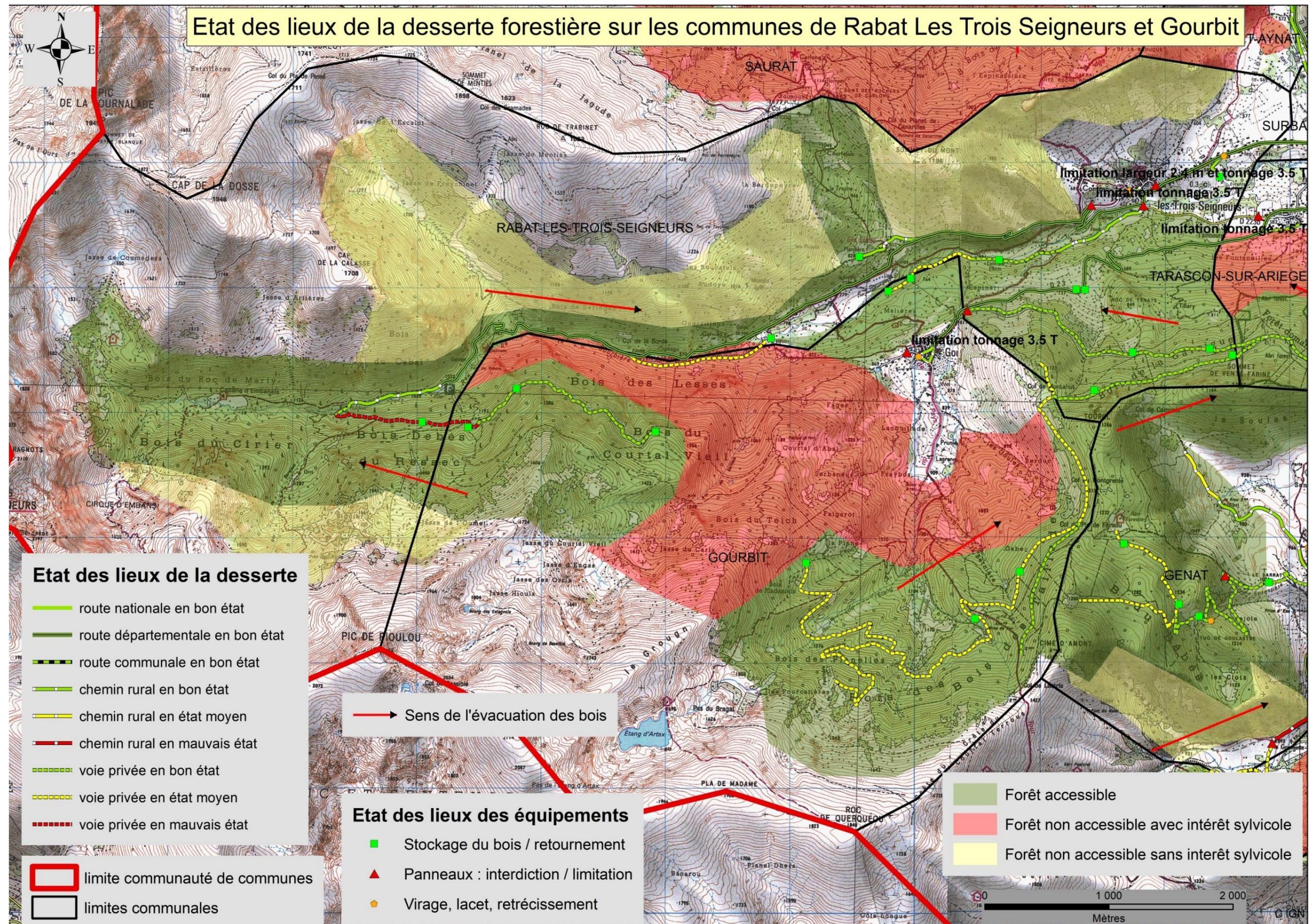


Figure 23: Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur les communes de Génat, Lapège, Alliat, Niaux et Capoulet-Junac

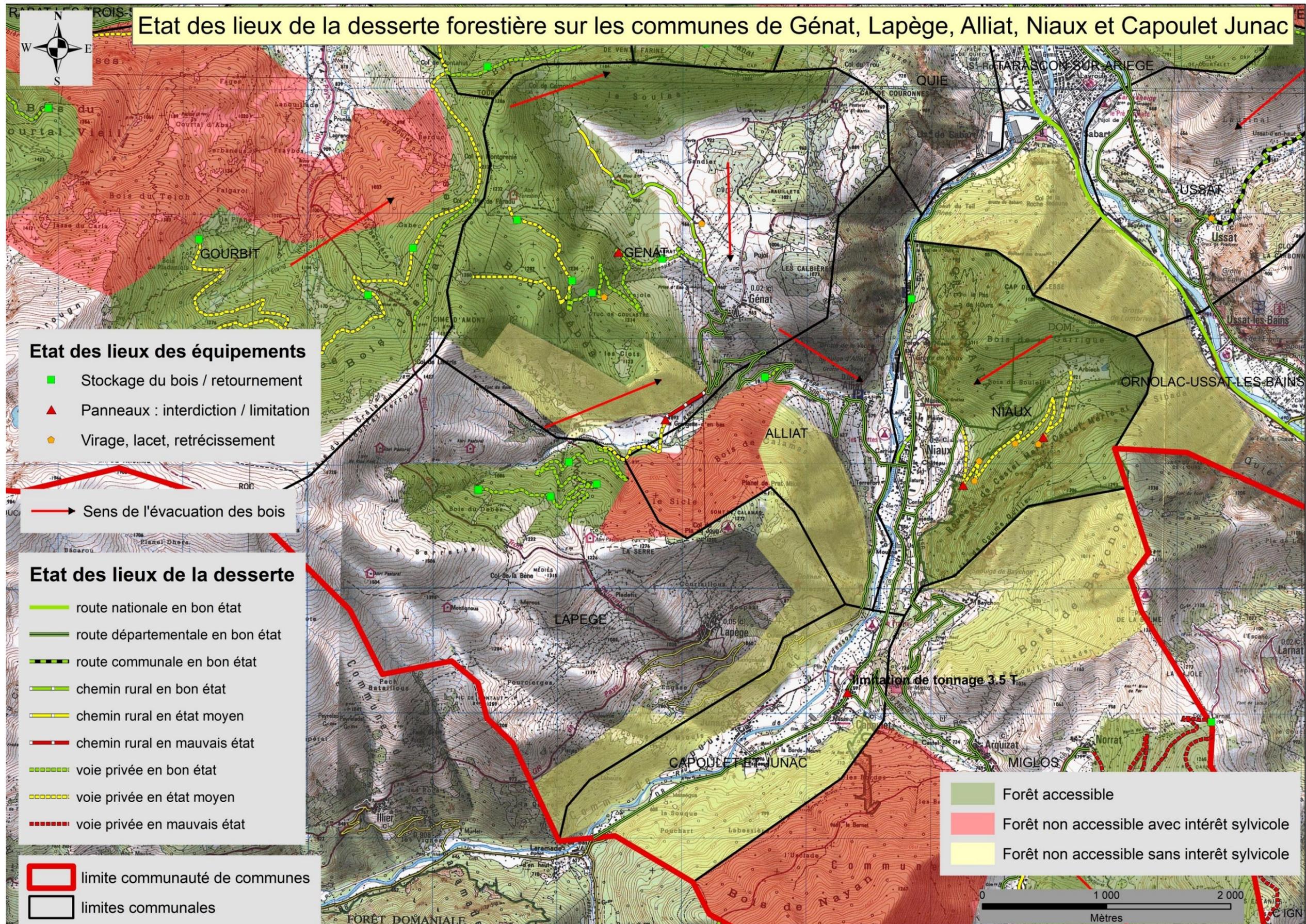
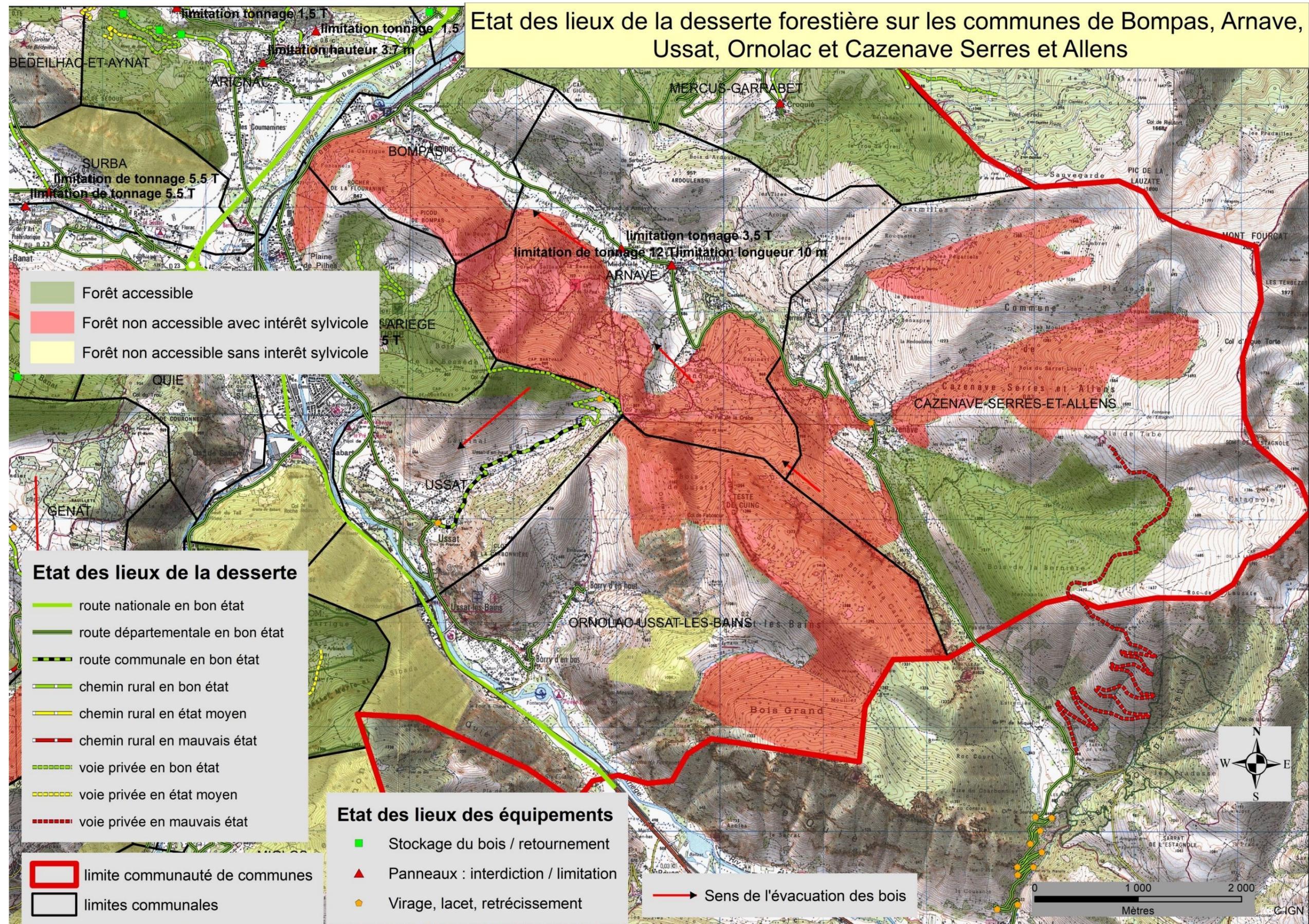


Figure 24 : Carte de l'état des lieux de la desserte forestière sur les communes de Bompas, Arnave, Ussat, Ornolac et Cazenave-Serres-et-Allens



5. Accessibilité des forêts

5.1 Méthodologie

Le zonage des forêts desservies s'est fait par rapport aux forêts dotées d'un document de gestion durable et des dessertes forestières existantes desservant les zones forestières du territoire.

Le zonage des forêts non desservies avec un potentiel d'amélioration est effectué après un travail de terrain lors de la phase de l'état des lieux de la desserte existante.

Le zonage des forêts non desservies et non améliorables est effectué après un travail de terrain lors de la phase de l'état des lieux de la desserte existante.

Ces zonages sont aussi le fruit d'une réflexion avec les élus de chaque commune pour trouver des solutions à la sortie des bois.

5.2 Résultats

Sur le territoire de la Communauté des communes du Pays de Tarascon s'étendent 10 797 hectares de forêt.

En établissant l'état des lieux de la desserte, nous avons pu mettre en évidence les forêts qui sont desservies et accessibles (5 444 ha), celles qui ne sont pas desservies mais qui ont un potentiel d'amélioration (3 413 ha) et enfin les forêts non desservies sans potentiel forestier (1 938 ha).

6. Conclusion

La forêt sur le territoire de la communauté des communes du Pays de Tarascon s'étend sur 10 797 hectares, soit 48 % du territoire. Le morcellement de la propriété forestière et les difficultés d'accès de certaines parcelles de montagne expliquent qu'une partie de la ressource forestière est inexploitée.

L'état des lieux a permis de mettre en évidence les forêts exploitables et les forêts qui pourraient être exploitables si une amélioration ou une création de desserte est effectuée.

Les propositions de projets de création ou d'amélioration de desserte permettant l'accès à la ressource font l'objet de la 4^{ème} partie.

4^{ème} PARTIE : Projets d'amélioration de la desserte forestière

L'analyse des zones mobilisables sous conditions de création ou d'amélioration de desserte dans les parties précédentes de cette étude ont permis d'établir une liste de projets de dessertes. Ces projets permettent une exploitation de volume de bois mobilisable présumée à dix ans.

1. Méthodologie

Les propositions qui sont effectuées suivent la méthodologie suivante :

Création de voirie :

- Identification des zones non desservies en voirie forestière et ayant un potentiel de bois mobilisable (prélèvement de 50 m³/ha soit environ 30 % du volume de bois sur pied des peuplements) pour la création de route forestière.
- Tracés des routes et pistes forestières en fonction de la topographie et de la surface à desservir.
- Chiffrage des coûts de réalisation et estimation des volumes mobilisables.
- Prise en compte de la richesse environnementale pour les tracés.

Amélioration :

- Identification des zones desservies en voirie forestière et ayant un potentiel de bois mobilisable (prélèvement de 50 m³/ha soit environ 30 % du volume de bois sur pied des peuplements) mais où il y a des améliorations à apporter.
- Chiffrage et estimation des volumes mobilisables.

2. Description des projets

Chaque projet est décrit par les critères suivants :

- Eléments du foncier

Les propriétaires privés ne sont pas individualisés. L'établissement d'une convention d'usage est préconisé dès lors que le projet de desserte concerne plus d'un propriétaire foncier ou bénéficie à plus d'un utilisateur.

La convention d'usage a pour objectif de définir les modalités d'accessibilité (entretien, périodes d'utilisations, utilisateur : chasseurs, tourisme...) à l'infrastructure créée afin d'organiser et de pérenniser l'ouvrage.

- Autres utilisations de la desserte

Sont listées toutes les autres utilisations potentielles de la voirie : pastoraux, DFCI, tourisme, randonneurs, chasseurs ...

- Contraintes environnementales

Tous les zonages concernés par le tracé d'un projet de dessertes sont listés pour une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux. D'autres éléments sont parfois indiqués.

- Description technique du projet

Les caractéristiques techniques de chaque projet sont données par les longueurs de routes forestières en amélioration ou création.

L'amélioration concerne des travaux de réfection généralisée de routes forestières existantes mais aussi la transformation de pistes forestières en routes forestières. La création comprend systématiquement des travaux d'ouverture.

Les aménagements ponctuels sont aussi listés (point noir, réfection trottoir...).

Au cas par cas, un chiffrage du projet est donné, tenant compte des difficultés techniques pouvant être rencontrées localement (pente, géologie, ...). Le chiffrage hors taxe comprend tous les travaux d'investissement et les frais de maîtrise d'œuvre à 12 % du montant HT des travaux. Il n'intègre pas l'animation préalable à la mise en place des projets.

- Volume mobilisable

Ces volumes sont estimés à partir des caractéristiques des peuplements. Il s'agit de volumes théoriques mobilisables à 10 ans en prélevant 30 % du volume sur pied environ. Le prix de vente potentiel pris dans l'étude est de 12 euros HT / m³.

- Ordre de priorité indicatif

Une note de priorité pour chaque projet est donnée, selon les critères ci-dessous définis par le comité de pilotage.

Tableau 12 : Critères définis par le comité de pilotage pour donner une note de priorité aux projets

Critères	Définitions	Pondération
Volume à mobiliser et contrainte d'exploitation	Prise en compte des volumes à mobiliser inf. à 5 000 m ³ , 5 000 à 10 000 m ³ et + de 10 000 m ³ avec des distances de débardage inférieures à 800 m.	3/10
Rentabilité économique	Rapport coût lié à la desserte / recettes prévisionnelles (calculé à partir des cours du marché 2018 12 €/m ³).	3/10
Caractère multi-usage	Autres usagers de la desserte.	1/10
Foncier	Prise en compte de la propriété forestière : nombre de propriétaires, forêts dotées d'un document de gestion	1/10
Enjeux environnementaux	Etude d'impact, contraintes diverses (eau, faune, flore), contraintes paysagères.	2/10

Une grille de notation a été établie. Elle se base sur une échelle de 0 à 100. Le classement issu de cette grille ne constitue pas un caractère obligatoire pour le déclenchement chronologique des opérations mais permettra aux porteurs de projets de diagnostiquer la faisabilité et la pertinence des projets.

Tous les éléments permettant les calculs de ces notes sont donnés dans les fiches synthétiques par projet ainsi que dans le tableau récapitulatif de l'ensemble des projets.

Tableau 13 : Grille de notation des projets

Critères	Modalités d'attribution des notes	Valeur
1	Volume à mobiliser et contraintes d'exploitation	note / 30
	volume à mobiliser inf à 5 000 m ³	10
	volume à mobiliser compris entre 5 000 m ³ et 10 000 m ³	20
	volume à mobiliser sup à 10 000 m ³	30
2	Rentabilité économique	note / 30
	Durée d'amortissement = montant de l'autofinancement (50%)/plus value nette annuelle (recettes escomptées sur 10 ans sur la base du marché 2018)	
	Durée d'amortissement = (0,5 X coût total HT) / (recettes de bois) / 10 ans	
	20 ans < durée d'amortissement < 50 ans	5
	10 ans < durée d'amortissement < 20 ans	25
	durée d'amortissement < 10 ans	30
3	Caractères multi-usages	note / 10
	Autres usages créés par la desserte (pastoral, DFCI, touristique...)	
	à partir de trois usages	10
	deux usages	5
	usage forestier uniquement	0
4	Foncier	note / 10
	Nombre de propriétaires concernés par le projet, morcellement du privé, nécessité d'établir des conventions d'usage	
	plus de 10 propriétaires privés, projet nécessitant une animation	5
	de 1 à 10 propriétaires privés	7,5
	surfaces gérées : forêts dotées d'un document de gestion (aménagement, PSG, CBPS, RTG)	10
5	Enjeux environnementaux	note / 20
	N 2000, captage d'eau, paysage, espèces protégées...	
	enjeux fort	0
	enjeux modérés	10
	pas d'enjeux particulier	20

- Observation

Un commentaire personnalisé est donné pour chaque projet.

3. Vue générale de l'ensemble des projets

Le tableau suivant présente l'ensemble des projets de création ou d'amélioration de la desserte forestière sur le territoire de la Communauté de communes du Pays de Tarascon.

Tableau 14 : Projets de création et d'amélioration de dessertes forestières

Numéro de projet	Communes	Localisation	Propriétaire actuel de la voirie ou du foncier	Longueur totale en ml	Place de dépôt / retournement à créer et/ou améliorer	Convention d'usage /multi - propriétaire	Intérêt du projet autre que forestier	Coût du projet équipement compris*	Volume mobilisable total en m ³ sur 10 ans	Surface desservie en plus en Ha	Note globale du projet
Création de routes forestières empierrée											
5	Miglos	Sud de Norgeat	privé	1920	2	oui	tourisme / DFCI	216 400 €	9000	180	60
6	Miglos	Ouest de Norgeat	privé	4957	4	oui	tourisme / DFCI	565 270 €	23500	470	70
9	Niaux	Nord de la commune	public	83	1	oui	tourisme / DFCI	12 020 €	300	10	65
12	Alliat	Ouest de la commune	privé	1012	2	oui	tourisme / DFCI	116 610 €	5000	100	75
15	Gourbit	Nord Ouest de la commune	public	1139	2	non	tourisme / DFCI	125 290 €	5500	80	80
16	Gourbit	Nord Ouest de la commune	privé	990	1	oui	tourisme / DFCI	108 900 €	2400	40	60
18	Gourbit	Sud de la commune	privé	3698	3	oui	tourisme / DFCI	406 670 €	10000	200	70
20	Gourbit	Nord de la commune	privé	1176	2	oui	tourisme / DFCI	133 840 €	1500	50	40
24	Saurat	Sud de la commune	privé	2030	2	oui	tourisme / DFCI	223 300 €	6500	130	70
25	Saurat	Sud de la commune	privé + public	2138	3	oui	tourisme / DFCI	235 070 €	12500	250	87,5
29	Tarascon sur Ariège	Sud de Banat	privé	990	2	oui	tourisme / DFCI	108 790 €	5000	100	75
32	Cazenave + Arnave	Sud Ouest de Cazenave	public + privé	2000	1	oui	tourisme / DFCI	210 000 €	4750	95	62,5
33	Arnave	Sud de la commune	privé	1312	2	oui	tourisme / DFCI	144 320 €	3750	75	50
34	Arnave	Sud Est de la commune	public + privé	2114	2	oui	tourisme / DFCI	237 940 €	10000	200	67,5
35	Bompas	Sud de la commune	privé	1895	1	oui	tourisme / DFCI	211 040 €	4000	80	40
Sous total				25 535	28			2 839 060 €	94 700	1 880	
Amélioration de routes forestières empierrée											
1	Miglos	Norgeat	public	223	0	non	tourisme / DFCI	36 000 €	1000	0	65
2	Miglos	Sud de Norgeat	public	2627	0	non	pastoral	75 000 €	2500	156	75
3	Miglos	Sud de Norgeat	public	714	0	non	tourisme / DFCI	21 000 €	1500	156	80

7	Miglos	Est de Norrat	public	3487	0	non	DFCI / pastoral	139 440 €	3500	70	75
8	Miglos	Sud Est de Norgeat	public	5193	0	oui	DFCI / pastoral	207 680 €	3500	70	35
14	Gourbit	Sud de la commune	public	6010	0	non	tourisme / DFCI	240 400 €	5500	370	75
19	Gourbit	Nord de la commune	public	1046	0	oui	tourisme	64 050 €	1500	50	65
21	Rabat	Est de la cabane d'Embalens	public	995	0	non	tourisme/pastoral	39 800 €	1500	50	55
22	Rabat	Est de la cabane d'Embalens	public	1242	0	non	DFCI / pastoral	74 640 €	5600	280	70
23	Saurat	Sud de la commune	privé	416	0	oui	tourisme / DFCI	16 600 €	1000	0	65
26	Saurat	Nord Est de Prat Communal	privé	128	1	oui	tourisme / DFCI	5 120 €	1125	45	65
28	Tarascon sur Ariège	sud de Banat	privé	770	0	oui	tourisme / DFCI	30 800 €	3500	70	75
30	Cazenave + Verdun	Est de la commune	privé	8992	0	oui	pastoral	359 680 €	13500	300	80
31	Cazenave	Sud Est de la commune	privé	1173	0	oui	pastoral	46 920 €	580	10	40
Sous total				33 016	1			1 357 130 €	45 805	1 627	
Création de routes forestières en terrain naturel											
10	Niaux	Nord de la commune	public	275	1	oui	tourisme / DFCI	2 750 €	100	cf.9	65
11	Niaux	Nord de la commune	privé	426	0	oui	tourisme / DFCI	8 520 €	100	cf.9	42,5
13	Génat	Nord Ouest de la commune	public	986	0	oui	tourisme / DFCI	21 220 €	2500	50	70
17	Gourbit	Accès Nord forêt indivise	public	1711	1	oui	tourisme / DFCI	34 220 €	1500	30	70
27	Saurat	Nord Est de Prat Communal	privé	110	0	oui	tourisme / DFCI	2 180 €	1125	45	65
Sous total				3 509	2			68 890 €	5 325	125	

Amélioration de routes forestières en terrain naturel											
4	Miglos	Sud Est de Norgeat	public	1719	0	non	tourisme / DFCI	26 000 €	1000	156	70
36	Bompas	Nord est de la commune	privé	883	0	oui	tourisme / DFCI	13 245 €	1050	38	75
37	Mercus	Sud de la commune	privé	344	0	oui	tourisme / DFCI	5 145 €	900	cf.36	75
Sous total				2946	0			44 390 €	2950,00	194	
TOTAL				65 005	31			4 309 470 €	148 780	3 826	

* place de retournement, fossés, talus, passage d'eau...

Tableau 15 : Projets d'amélioration d'équipement

Projet	communes	Propriétaire actuel du foncier	Type de point noir	intervention	coût du projet
Projet A*	Génat	Commune	soutènement mur	renforcement	56 000,00 €
Projet A*	Génat	Commune	soutènement mur	réfection revêtement	72 000,00 €
Projet B	Génat	Commune	bloc rocheux	déplacement	non évalué
Projet C	Niaux	Domanial	virage	élargissement	2 000,00 €
Projet C	Niaux	Domanial	virage	élargissement	2 000,00 €
Projet C	Niaux	Domanial	virage	élargissement	2 000,00 €
Projet C	Niaux	Domanial	virage	élargissement	2 000,00 €
Projet C	Niaux	Domanial	virage	élargissement	2 000,00 €
Projet C	Niaux	Domanial	virage	élargissement	2 000,00 €
Projet D*	Niaux	Département	pont	élargissement rive droite	non évalué
Projet E	Gourbit	Département	trou	renforcement	1 000,00 €
Projet F*	Arnavé	Département	RD 20	renforcement	non évalué
Projet G	Ussat	Commune	trottoir	déplacement	5 000,00 €
Projet H	Ussat	Commune	poteau électrique	déplacement	5 000,00 €
Projet I	Mercus	Département	virage	élargissement	4 500,00 €
Projet I	Mercus	Département	virage	élargissement	3 000,00 €
Projet I	Mercus	Département	virage	élargissement	1 500,00 €
Projet I	Mercus	Département	virage	élargissement	7 500,00 €
Projet I	Mercus	Département	virage	élargissement	1 500,00 €
Projet I	Mercus	Département	virage	élargissement	4 500,00 €
* Projet prioritaire				TOTAL	173 500 €

4. Présentation détaillée des projets par massif forestier

4.1 Massif forestier du Vicdessos

Sur le territoire de la Communauté de communes, ce massif forestier représente 3 004 hectares de forêts répartis entre 1 961 hectares de forêts privées et 1 043 hectares de forêts soumises au régime forestier. Le taux de boisement est de 63 %.

Sur ce massif, nous avons pu diagnostiquer 758 ha de forêts non desservies qui ont un potentiel forestier.

La problématique de ce massif en termes de dessertes forestières est la réhabilitation de dessertes existantes à mettre au gabarit camion transportant du bois et la création de routes empierrées sur la commune de Miglos située au Sud du massif forestier. Par contre au Nord du massif, la problématique est différente, il s'agit de créer des routes pour desservir des peuplements forestiers pouvant être améliorés si la route de la Grangette est renforcée.

Treize projets ont été identifiés sur le massif forestier du Vicdessos :

- Commune de Miglos :
 - Projet 1
 - Projets 2, 3 et 4
 - Projets 5 et 6
 - Projet 7
 - Projet 8

- Commune de Niaux
 - Projets 9, 10 et 11

- Commune d'Alliat :
 - Projet 12

- Commune de Génat :
 - Projet 13

Nous avons également identifié quatre améliorations en équipement :

- Commune de Génat :
 - Renforcement de la voirie de la Grangette (projet A)
 - Déplacement d'un bloc rocheux (projet B)

- Commune de Niaux :
 - Encorbellement du pont rive droite (projet C)
 - Elargissement de virage pour l'accès à la forêt domaniale (projet D)

Pour les projets s'inscrivant dans une zone de présence du « Grand Tétras », il convient de respecter les recommandations prescrites par l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage (ONCFS). Il convient de réaliser les travaux de créations et/ou de remise en état durant la période d'août à mi-octobre. Il faut s'assurer que la voirie sera seulement utilisée pour des raisons professionnelles afin de limiter le trafic routier. Il est préférable de fermer à la circulation ces routes forestières. Il faut réaliser une sylviculture adaptée à la pérennisation du « Grand Tétras », les coupes à blanc sont prohibées. Ces recommandations n'excluent en aucun cas la réalisation de l'étude d'impact environnemental à réaliser pour tout projet de création ou de mise aux normes de route forestière.

Figure 26 : Carte du massif de Vicdessos

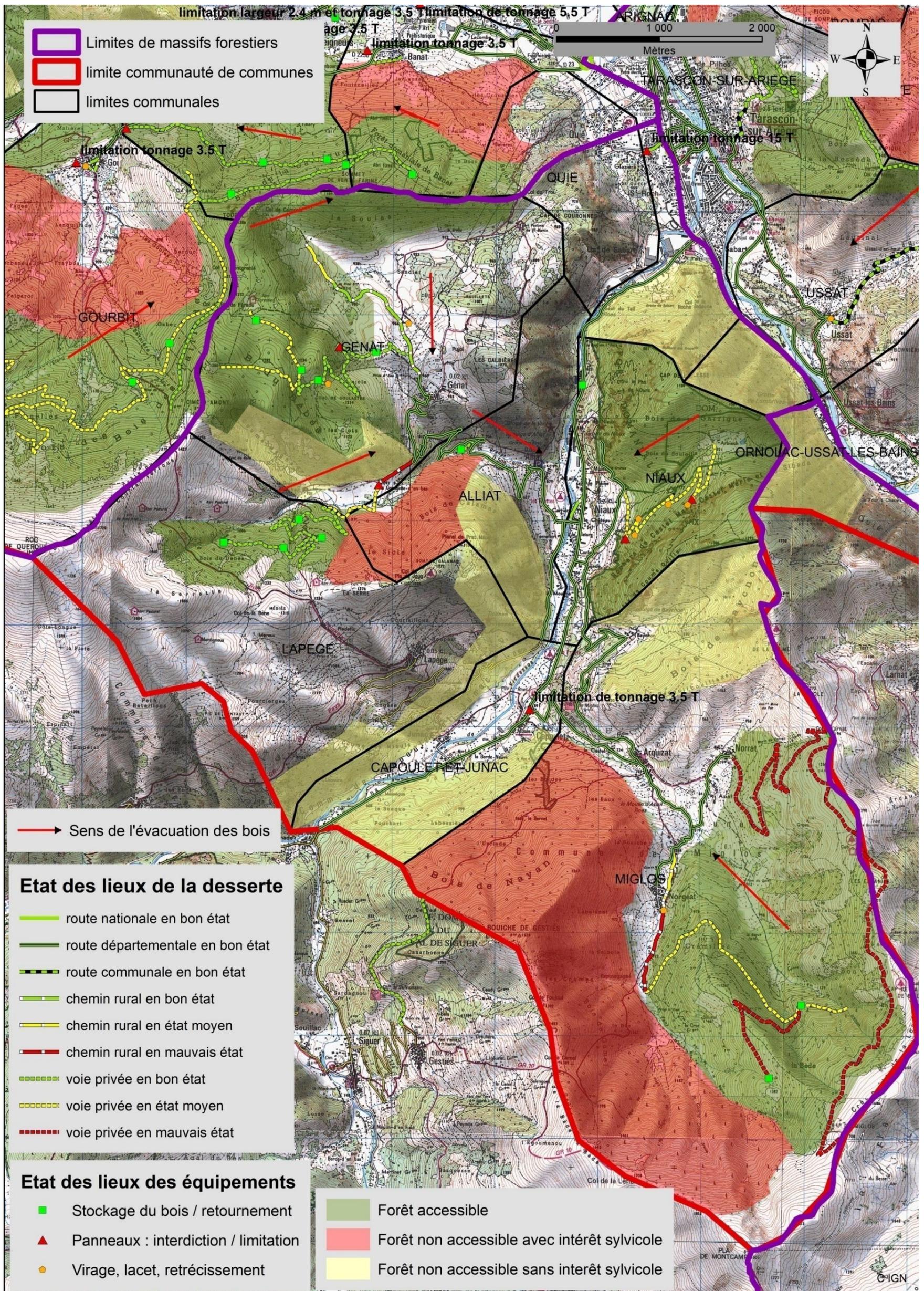
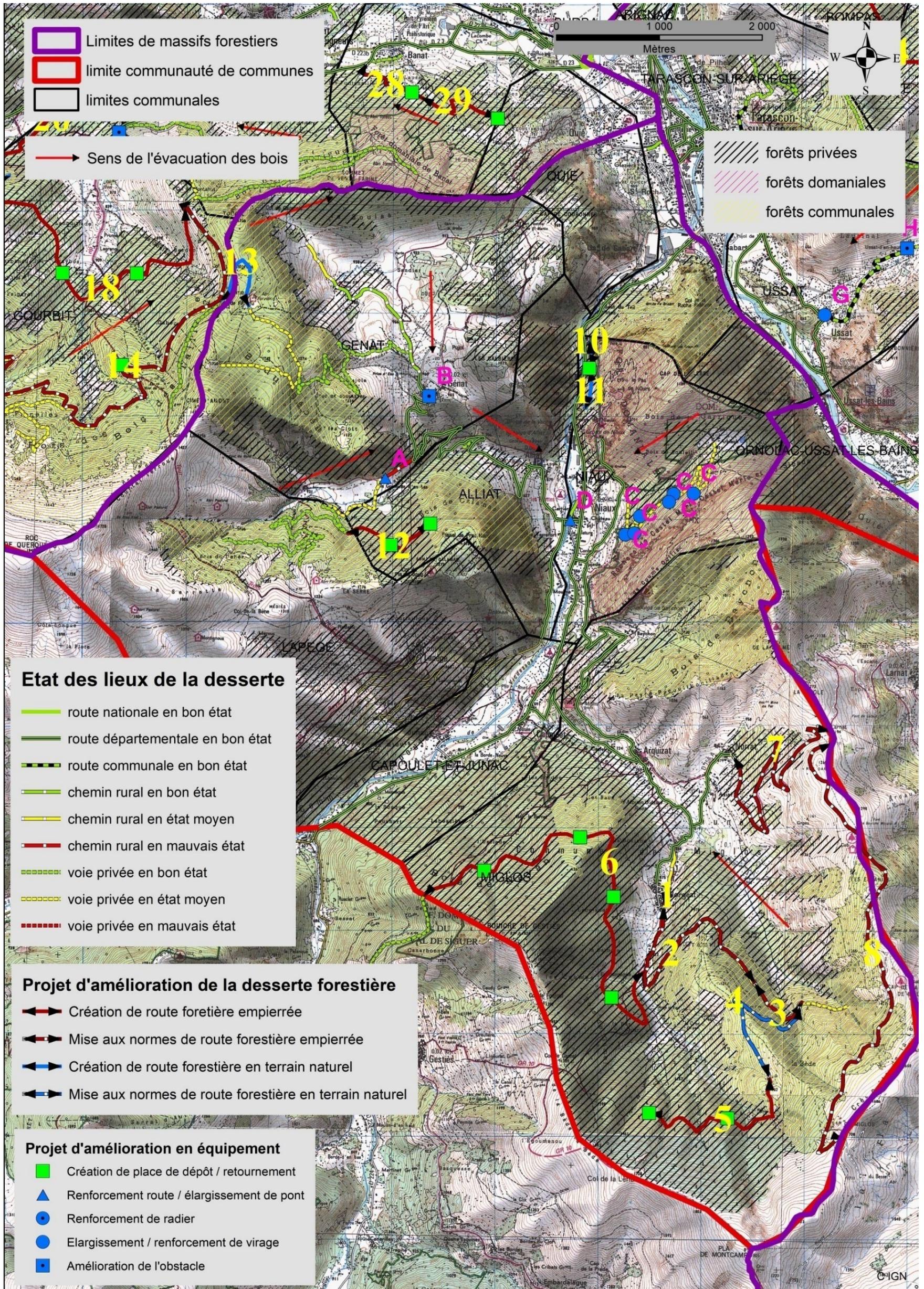


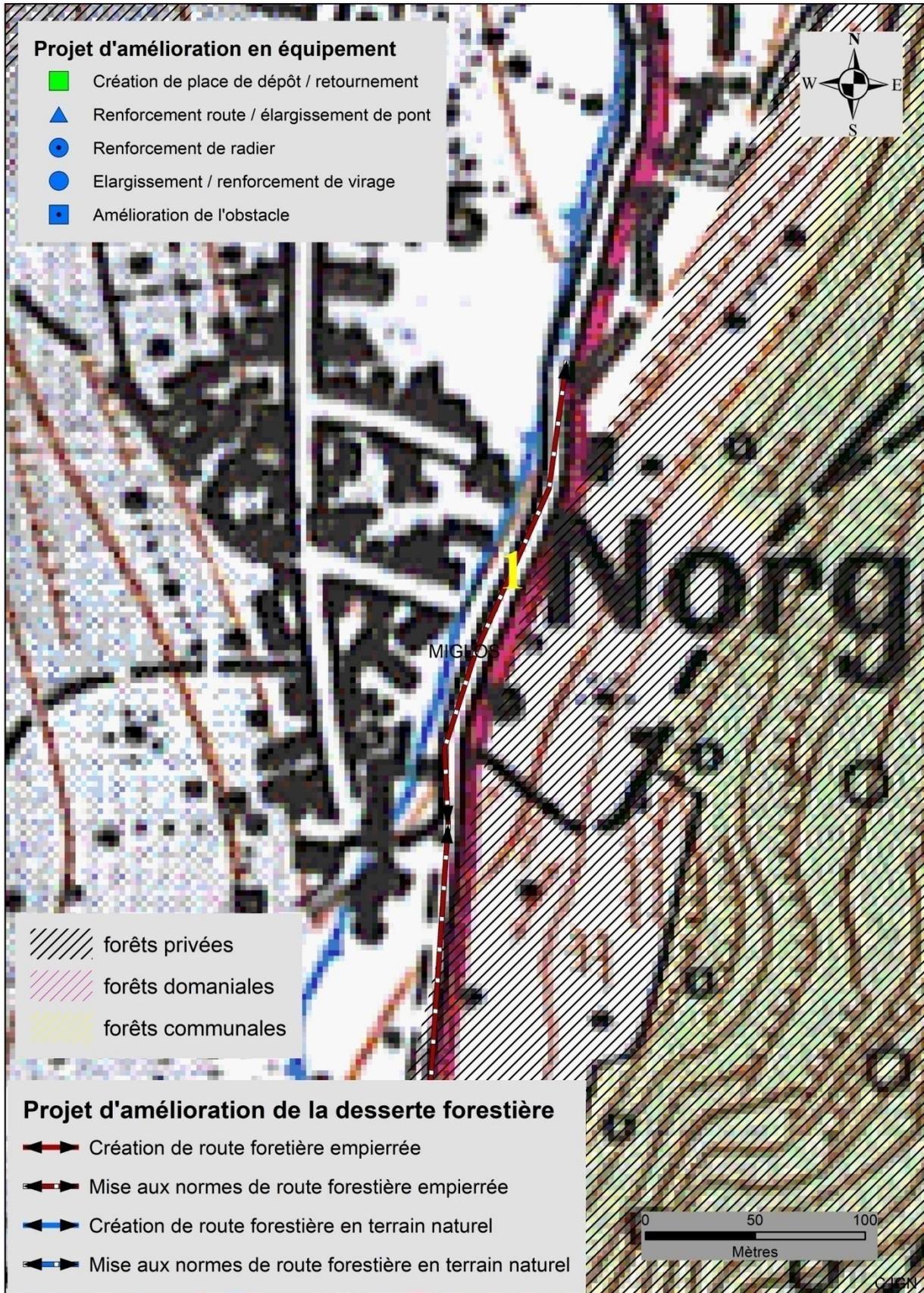
Figure 27 : Carte des projets sur le massif du Vicdessos



PROJET 1 : Commune de Miglos

Note indicative : 65

Figure 28 : Carte du PROJET 1 sur la commune de Miglos



Commune : Miglos

Statut de la voirie : Route communale

Convention d'usage à établir : Pas de convention à établir, desserte ouverte à la circulation pour des utilisations autres que forestières.

Autres utilisations : administrés, tourisme, chasse, DFCI, pastoralisme

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Moyenne vallée du Vicdessos
Znieff 2 : Montcalm et Vicdessos

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 0

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface rendue accessible
Amélioration / renforcement	1	/	27 140 €	0	0
Réfection chaussée goudronnée	1	/	8 500 €	0	0
TOTAL	1	/	35 640 €	1 000 m ³	0

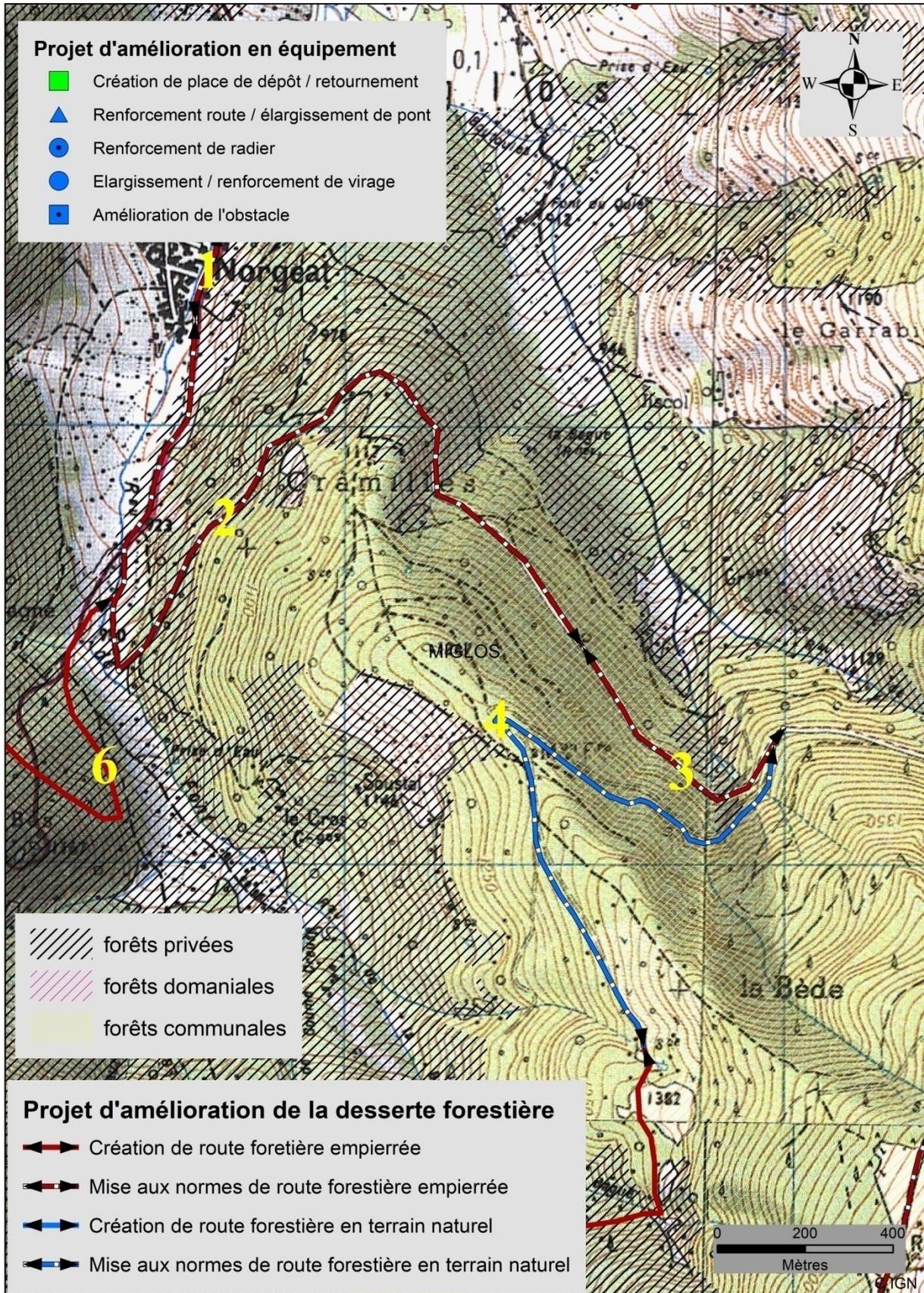
Observations :

Soutènement de la voirie communale en aval de la route forestière et réfection de la chaussée goudronnée. Le mur de soutènement est fragilisé par le ruisseau qui creuse sous lui des cavités. L'amélioration consistera à renforcer le mur fragilisé.

Le coût est calculé d'après un devis réalisé pour le dépôt d'une demande de subvention.

PROJET 2, 3 et 4 : Commune de Miglos
Note indicative Projet 2 : 75 / Projet 3 : 80 / Projet 4 : 70

Figure 29 : Carte des PROJETS 2 3 et 4 sur la commune de Miglos



Commune : Miglos

Statut de la voirie : chemin rural et voie privée de la commune

Convention d'usage à établir : Pas de convention à établir, desserte ouverte à la circulation pour des utilisations autres que forestières.

Autres utilisations : tourisme, chasse

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Moyenne vallée du Vicdessos
Znieff 2 : Montcalm et Vicdessos
Présence du Grand Tétras

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 0

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface rendue accessible
Amélioration de routes forestières empierrées	2	2 627 ml	75 000 €	5 000 m ³	468 ha
Amélioration de routes forestières empierrées	3	714 ml	21 000 €		
Amélioration de routes forestières en terrain naturel	4	1 719 ml	26 000 €		
TOTAL	2, 3 et 4	5 060 ml	122 000 €	5 000 m ³	468 ha

Observations :

Ce projet pourra se réaliser par tranche. Une première tranche pour la mise au gabarit du projet 2 qui est le plus urgent. A lui seul, ce projet permettra de mobiliser les $\frac{3}{4}$ des 5 000 m³. La voirie ne permet plus de pouvoir circuler même avec un véhicule léger. A partir de cette réhabilitation, des tires de débardage pourront être réalisées pour desservir la forêt privée.

La deuxième tranche consistera à remettre aux normes la route forestière (projet 3) ainsi que de mettre au gabarit camion la route en terrain naturel (projet 4).

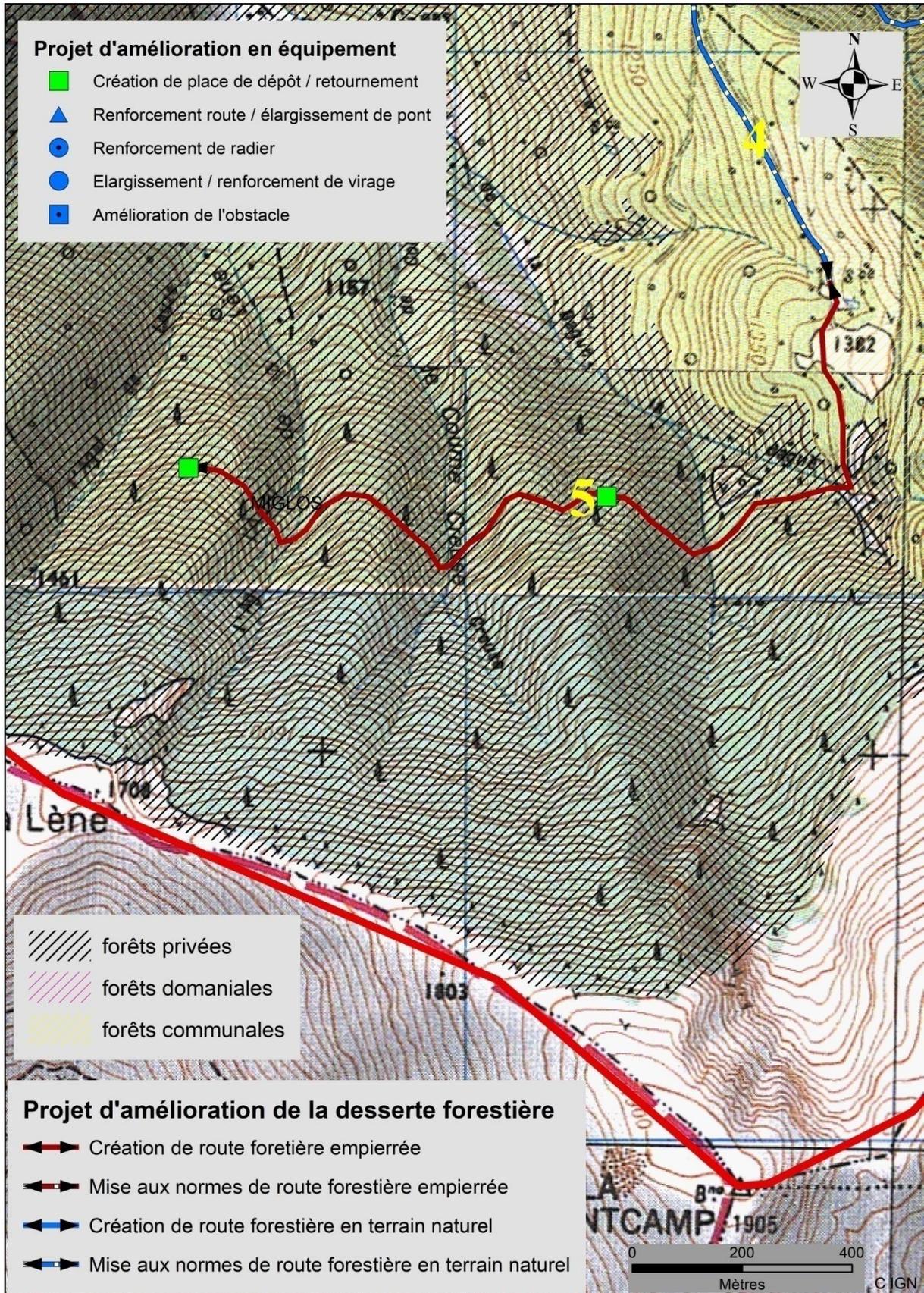
Les travaux devront se réaliser en dehors des périodes de repos hivernal et de reproduction printanière du Grand Tétras. Il faut se référer aux recommandations de l'ONCFS (cf. présentation des projets sur le massif forestier).

Le coût est calculé d'après un devis réalisé pour le dépôt d'une demande de subvention pour le projet 2. Le projet 3 est calculé d'après une estimation à 29 € / ml. Le projet 4 est calculé sur un estimatif à 15 € / ml. La différence de coût s'explique par la différence de travaux à réaliser pour la remise en état.

PROJET 5 : Commune de Miglos

Note indicative : 60

Figure 30 : Carte du PROJET 5 sur la commune de Miglos



Commune : Miglos

Statut de la voirie : voie privée spécialisée

Convention d'usage à établir : oui, privé 121 propriétaires + public : commune 21 ha. Ce projet nécessitera une animation pour sa réalisation ainsi qu'une convention d'usage pour déterminer son accessibilité.

Autres utilisations : tourisme, chasse

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Moyenne vallée du Vicdessos
Znieff 2 : Montcalm et Vicdessos
Présence de « vieilles forêts » au dessus du tracé
Présence du Grand Tétras

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 2

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface rendue accessible
Création de routes forestières empierrées	5	1 920 ml	216 400 €	9 000 m ³	180 ha

Observations :

Cette création permettrait de desservir la sapinière de Norgeat qui appartient à des propriétaires privés.

Dans la sapinière, des « vieilles forêts » ont été inventoriées. Le tracé définitif devra les prendre en compte pour ne pas les altérer.

Les travaux devront se réaliser en dehors des périodes de repos hivernal et de reproduction printanière du Grand Tétras. Il faut se référer aux recommandations de l'ONCFS (cf. présentation des projets sur le massif forestier).

Le coût est estimé d'après une étude de 2007 mais réactualisé avec les coûts de 2018 soit 112 € / ml. Cet estimatif comprend les places de retournement, places de dépôt, talus, passages d'eau...

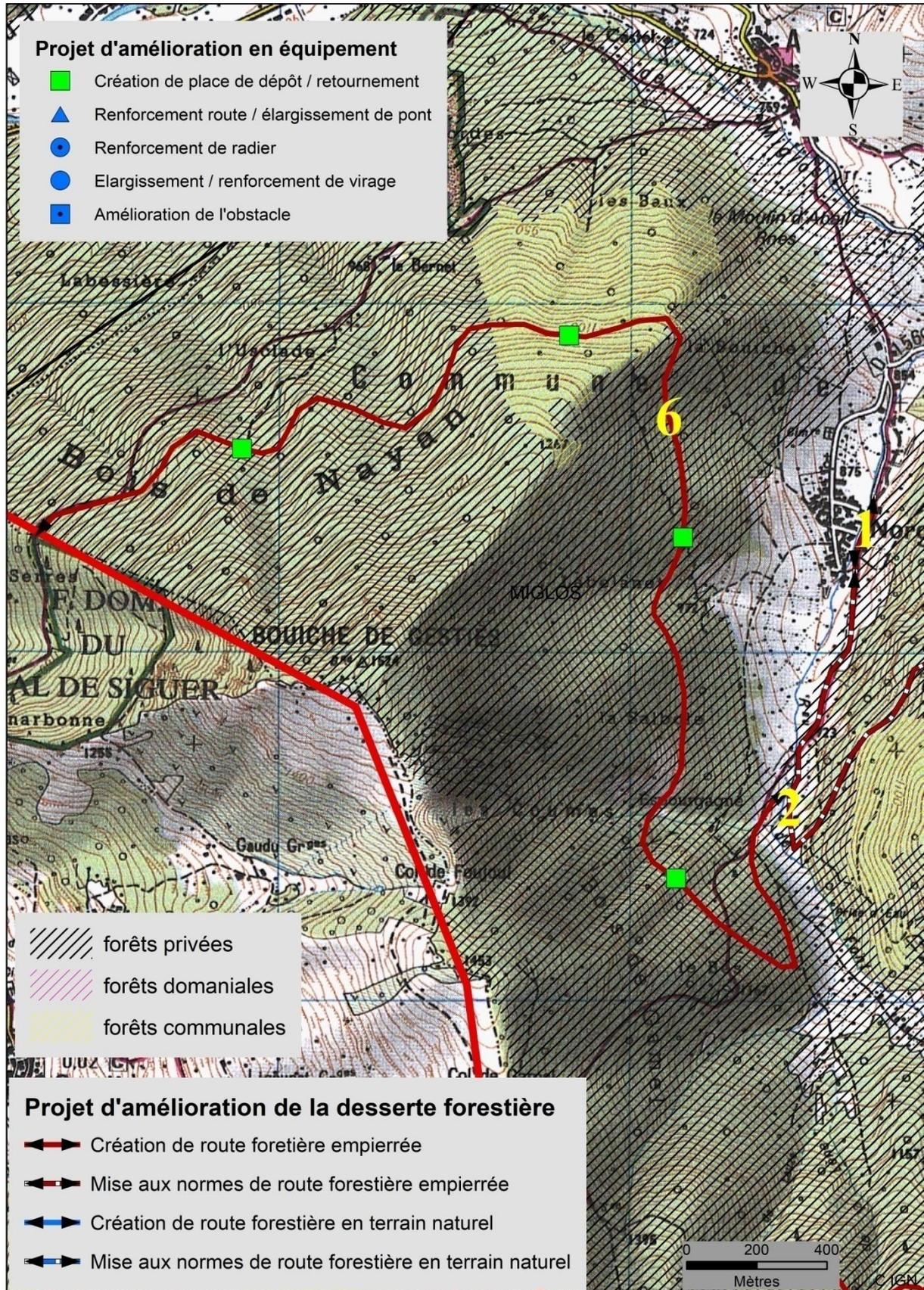
Il est important de noter que les projets de création 5 et 6 rendraient accessibles un massif forestier relativement grand, aujourd'hui non impacté par des voiries.

Avant la réalisation éventuelle de ces projets, il serait pertinent d'évaluer l'importance patrimoniale de ce type de massifs aujourd'hui non fragmenté par la desserte et bénéficiant d'une certaine quiétude.

PROJET 6 : Commune de Miglos

Note indicative : 70

Figure 31 : Carte du PROJET 6 sur la commune de Miglos



Commune : Miglos

Statut de la voirie : voie privée

Convention d'usage à établir : oui, le projet passe chez différents propriétaires privés et publics, cette réalisation nécessitera un important travail d'animation.

Autres utilisations : tourisme, chasse

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Moyenne vallée du Vicdessos
Znieff 2 : Montcalm et Vicdessos
Secteur aujourd'hui préservé de la fréquentation (chasse tourisme) et de l'exploitation forestière.
Présence du Grand Tétras

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 4

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface rendue accessible
Création de routes forestières empierrées	6	4957	565 270 €	23 500 m ³	470 ha

Observations :

Le projet doit permettre de desservir la forêt privée ainsi qu'une partie de la forêt communale de Miglos qui sont inaccessibles actuellement. La route forestière pourra relier la forêt domaniale de Gestès jusqu'au hameau de Norgeat sur la commune de Miglos. Il permettra de mettre en gestion un massif de 470 hectares. Il faudra prévoir de réaliser des tires de débardages pour l'évacuation des bois.

Les travaux devront se réaliser en dehors des périodes de repos hivernal et de reproduction printanière du Grand Tétras. Il faut se référer aux recommandations de l'ONCFS (cf. présentation des projets sur le massif forestier).

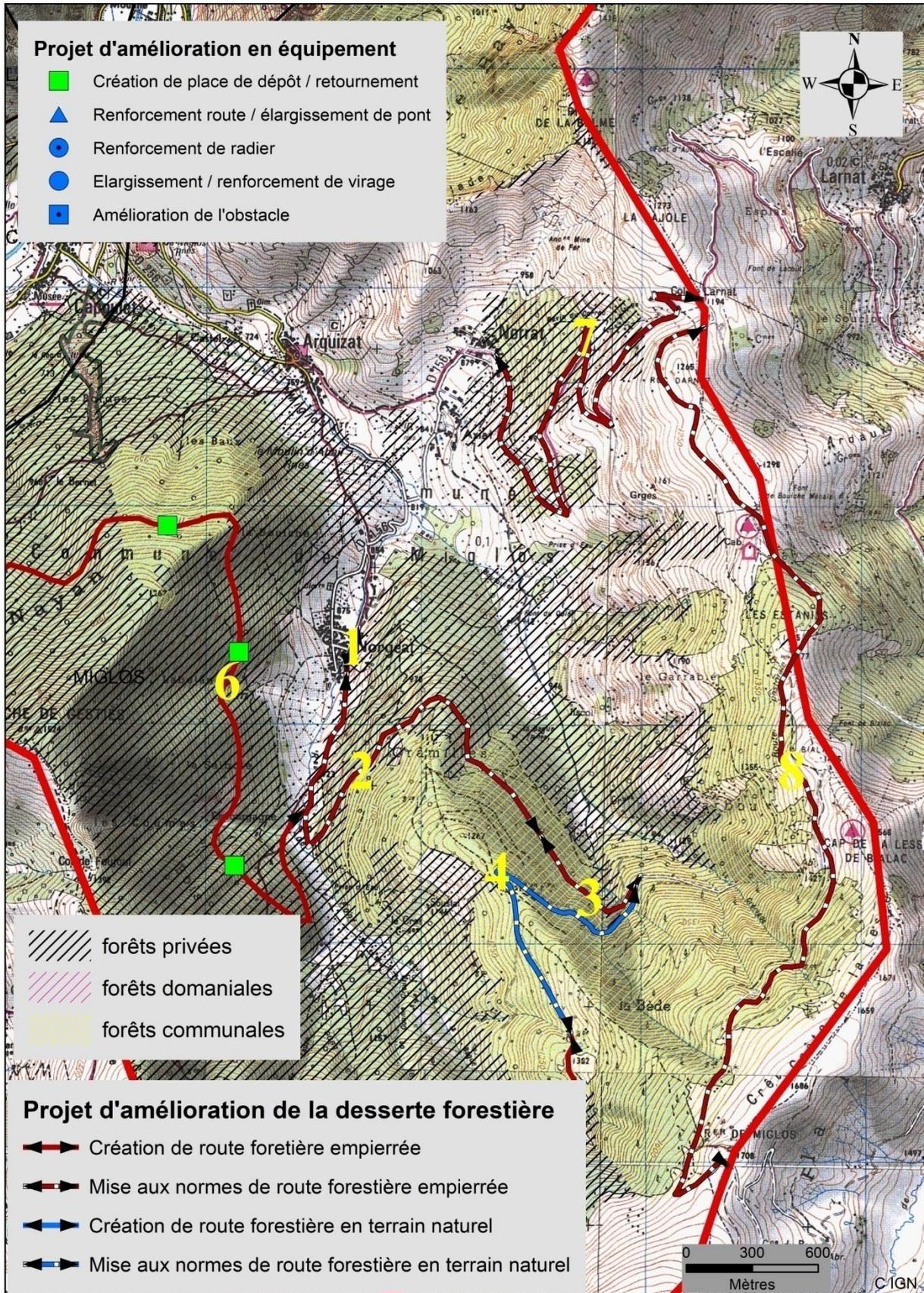
Le coût du projet est estimé à 114 €/ml. Cet estimatif comprend les places de retournement, places de dépôt, talus, passages d'eau...

Il est important de noter que les projets de création 5 et 6 rendraient accessibles un massif forestier relativement grand, aujourd'hui non impacté par des voiries.

Avant la réalisation éventuelle de ces projets, il serait pertinent d'évaluer l'importance patrimoniale de ce type de massifs aujourd'hui non fragmenté par la desserte et bénéficiant d'une certaine quiétude.

PROJET : 7 et 8 : Commune de Miglos
Note indicative : Projet 7 : 75 / Projet 8 : 35

Figure 32 : Carte des PROJETS 7 et 8 sur la commune de Miglos



Commune : Miglos

Statut de la voirie : voie privée de la commune

Convention d'usage à établir : Pas de convention à établir, desserte ouverte à la circulation pour des utilisations autres que forestières.

Autres utilisations : Pastoralisme, tourisme, chasse, DFCI

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Moyenne vallée du Vicdessos

Znieff 2 : Montcalm et Vicdessos

Présence du Grand Tétras

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 0

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	surfacerendu e accessible
Amélioration de routes forestières empierrées	7	3 487 ml	139 440 €	3 500 m ³	70 ha
Amélioration de routes forestières empierrées	8	5 193 ml	207 680 €	3 500 m ³	70 ha

Observations :

Remise en état de la route forestière et pastorale desservant les estives et la forêt communale de Miglos.

Cette remise en état pourra s'effectuer en deux tranches : projet 7 (3 487 ml) dans un premier temps et projet 8 (5 193 ml) ensuite.

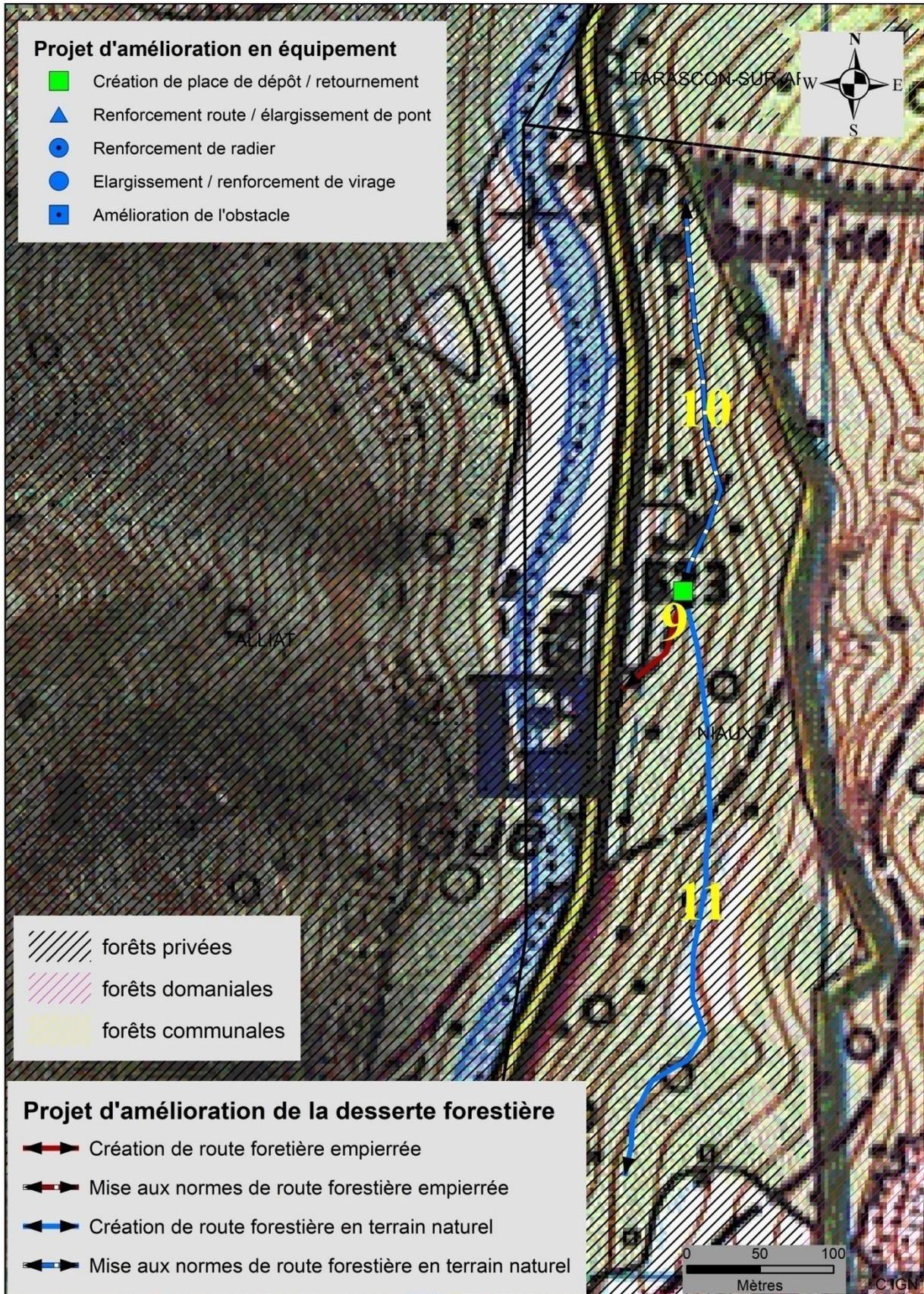
Pour le projet 8, les travaux devront se réaliser en dehors des périodes de repos hivernal et de reproduction printanière du Grand Tétras. Il faut se référer aux recommandations de l'ONCFS (cf. présentation des projets sur le massif forestier).

Les coûts sont basés sur une estimation de 39 € / ml. Les travaux consistent en une remise en état de la route en reprofilant et renforçant la route avec arasement des roches.

PROJET 9 10 et 11 : Commune de Niaux

Note indicative : Projet 9 : 65 / Projet 10 : 65 / Projet 11 : 42.5

Figure 33 : Carte des PROJETS 9 10 et 11 sur la commune de Niaux



Commune : Niaux

Statut de la voirie : voie privée communale spécifique

Convention d'usage à établir : oui, le projet passe chez différents propriétaires privés et publics, cette réalisation nécessitera un travail d'animation.

Autres utilisations : tourisme

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Parois calcaires et quiés du bassin de Tarascon
Znieff 2 : Parois calcaires et quiés de la haute Vallée de l'Ariège
située en dessous de la grotte Niaux

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 1

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface rendue accessible
Création de routes forestières empierrées	9	83 ml	12 020 €	400 m ³	10 ha
Création de routes forestières en terrain naturel	10	275 ml	2 750 €		
Création de routes forestières en terrain naturel	11	426 ml	8 520 €	100 m ³	
TOTAL	9, 10 et 11	784 ml	23 290 €	500 m ³	10 ha

Observations :

Ce projet est avant tout sécuritaire, le but étant de pouvoir exploiter cette forêt dans des conditions optimales d'exploitation. Chaque année des arbres tombent directement sur la route départementale et sont susceptibles de causer des accidents. Ce projet contribuera à faciliter l'accès pour pouvoir exploiter ces arbres et réduire le risque de chutes d'arbres sur la RD. Le tracé 9 consiste à réaliser une route forestière de 83 ml avec une place de retournement et ensuite créer deux pistes forestières (projet 10 et 11) en terrain naturel pour exploiter les bois sur les propriétés communales et privées sur une longueur de 275 ml pour le projet 10 et 426 ml pour le projet 11.

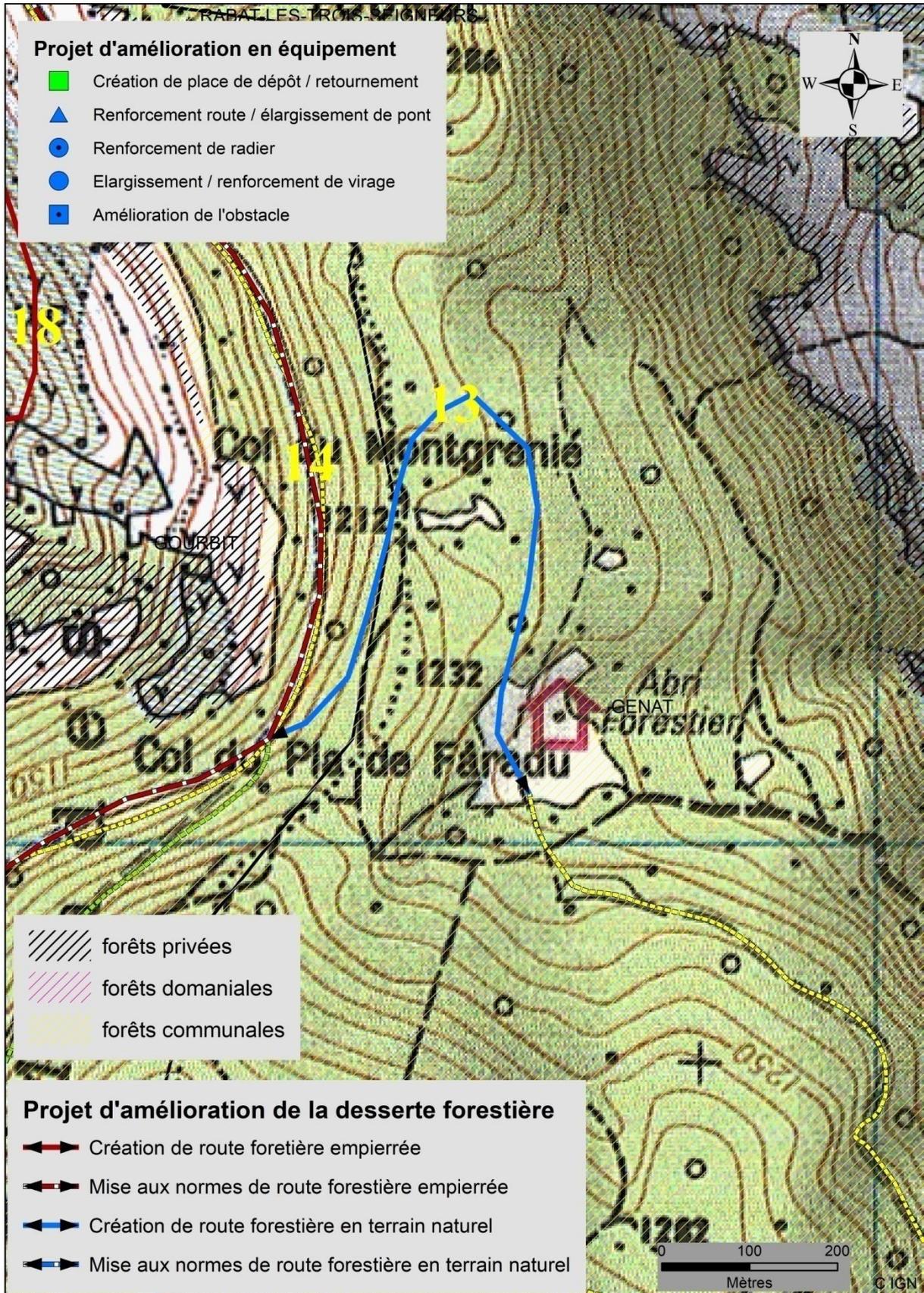
Pour le projet 9, il faudra obtenir l'autorisation du Conseil départemental de l'Ariège pour se raccorder au réseau routier. De plus, il faudra se conformer à la recommandation du CD 09 pour la réalisation de cet accès. Il recommande de faire du goudronnage de 20/30 ml à l'endroit du raccordement afin de ne pas apporter de terre sur la RD.

Les coûts sont estimés sur la base de 144 €/ml y compris le goudronnage pour la création de la route forestière empierrée et de 10 €/ml pour le projet 10 et de 20 €/ml pour le projet 11. Sur le projet 10 le profil en long est déjà réalisé ce qui implique un coût moindre par rapport au projet 11.

PROJET 12 : Commune d'Alliat

Note indicative : 75

Figure 34 : Carte du PROJET 12 sur la commune d'Alliat



Commune : Alliat

Statut de la voirie : voie privée spécialisée

Convention d'usage à établir : oui, le projet passe chez différents propriétaires privés et publics, cette réalisation nécessitera un important travail d'animation.

Autres utilisations : tourisme, chasse

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Soulane du Massif des Trois Seigneurs
Znieff 2 : Moyenne montagne du Vicdessos et Massif des Trois Seigneurs

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 2

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface rendue accessible
Création de routes forestières empierrées	12	1 012 ml	116 610 €	5 000 m ³	100 ha

Observations :

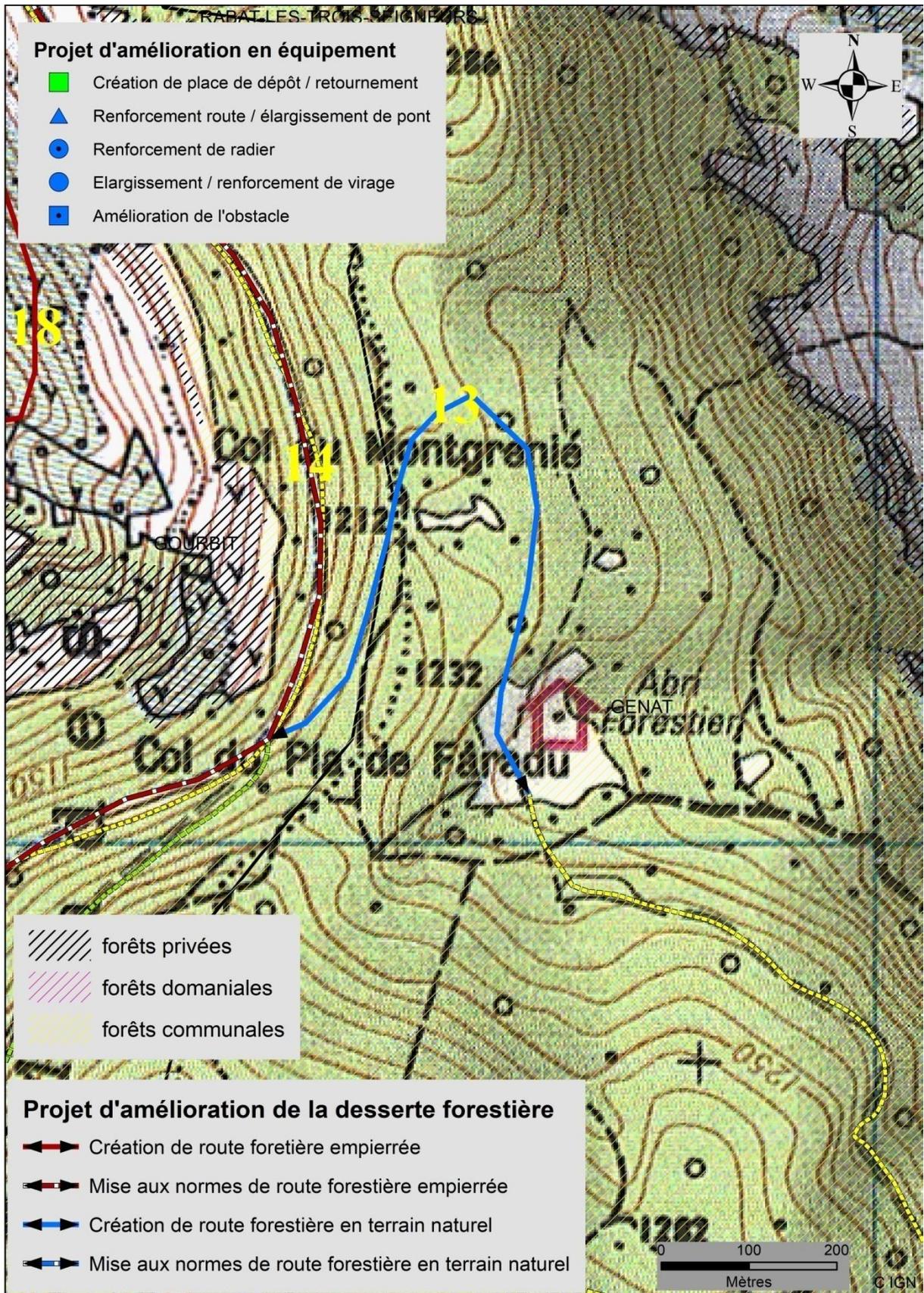
Ce projet consiste à desservir une partie de la forêt communale d'Alliat (la plus productive) en traversant de la propriété privée. La propriété privée est composée d'un bien non délimité avec de multiples propriétaires et descendants. Pour mener à bien ce projet, une animation devra être réalisée pour mobiliser les propriétaires du bien non délimité.

Ce projet s'appuiera sur la route forestière desservant la forêt communale de Lapège. Cependant, pour accéder à la route forestière, au préalable, il faudra renforcer le mur de soutènement (point noir sur la commune de Génat) (cf. projet A) du chemin rural qui permet l'accès à la route forestière.

Les coûts sont basés sur une estimation de 115 € / ml. Ce coût comprend les places de dépôts/retournement, talus, passages d'eau....

PROJET 13 : Commune de Génat

Figure 35 : Carte du PROJET 13 sur la commune de Génat



Commune : Génat

Statut de la voirie : voie privée de la commune

Convention d'usage à établir : oui, il conviendra de définir les différents utilisateurs et les périodes de circulation.

Autres utilisations : tourisme, chasse, DFCI

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Parois calcaires et quiès du bassin de Tarascon
Znieff 2 : Parois calcaires et quiès de la haute vallée de l'Ariège
Présence de Grand Tétrás

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 0

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface rendue accessible
Création de routes forestières en terrain naturel	13	986 ml	21 220 €	2 500 m ³	50 ha

Observations :

Création d'une route forestière en terrain naturel permettant de desservir une cinquantaine d'hectares dans la continuité de la route forestière existante qui dessert la forêt communale de Génat. Ce projet se raccordera également sur la route forestière desservant la forêt indivise sur la commune de Gourbit. Elle peut également servir de desserte DFCI.

Les travaux devront se réaliser en dehors des périodes de repos hivernal et de reproduction printanière du Grand Tétrás. Il faut se référer aux recommandations de l'ONCFS (cf. présentation des projets sur le massif forestier).

Le coût est basé sur un estimatif de 21 €/ml.

PROJET D'AMELIORATION EN EQUIPEMENT SUR LE MASSIF FORESTIER DU VICDESSOS

- Renforcement de la voirie de la Grangette (projet A)

Il s'agit de renforcer le mur de soutènement de la route communale. Pour le renforcement, il est préconisé de faire un apport d'enrochement sur la totalité de la route soit 410 ml pour un coût total de 56 000 € HT. La pertinence et la faisabilité d'un renforcement par la technique de la pierre sèche pourront être étudiées.

Ce renforcement permettra la libre circulation des camions pour accéder à la forêt communale de Lapège mais également à la future route forestière pour accéder aux forêts d'Alliat.

- Déplacement du dolmen (projet B)

Pour faciliter la circulation des camions, le « bloc rocheux » situé en face de la mairie et qui sert de rond-point devrait être déplacé.

Figure 36 : Carte des projets d'amélioration en équipement sur le massif forestier du Vicdessos (projets A et B)



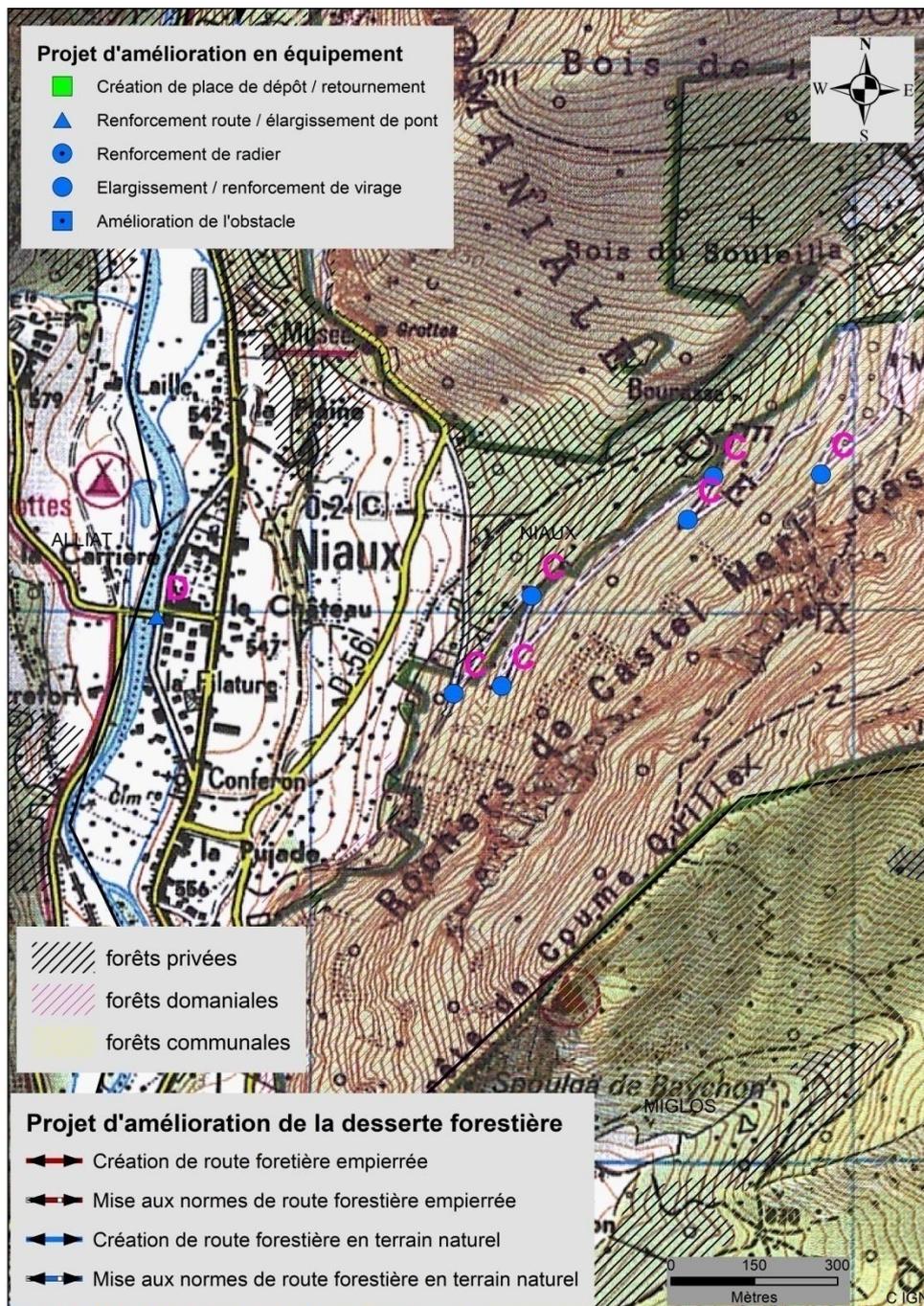
- Elargissement des virages accédant la forêt domaniale de Niaux (projet C)

Elargissement de six virages serrés pour permettre l'accès des camions à la forêt et permettant également de desservir la forêt privée sous plan simple de gestion située au-dessus. Le coût estimatif est de 12 000 €.

- Encorbellement du pont rive droite sur la commune de Niaux (projet D)

Encorbellement de l'entrée du pont permettant un meilleur accès des camions. Le Conseil Départemental étudie le coût de la réalisation de l'encorbellement afin de pouvoir planifier ces travaux dans les prochains budgets.

Figure 37 : Carte des projets d'amélioration en équipement sur le massif forestier du Vicdessos (projets C et D)



4.2 Massif forestier de la vallée de Saurat

Sur le territoire de la Communauté de communes, ce massif forestier représente 4 478 hectares de forêts répartis entre 2 727 hectares de forêts privées et 1 751 hectares de forêts soumises au régime forestier. Le taux de boisement moyen est de 37 %.

Sur ce massif nous avons pu diagnostiquer 1 192 hectares de forêt non desservies qui ont un potentiel forestier.

Ce massif est composé de deux sous-massifs forestiers, la vallée de Saurat et la vallée de la Courbière. Dans le sous-massif de la vallée de Saurat, les enjeux de desserte forestière se situent sur la propriété forestière privée (commune de Saurat) à desservir pour pouvoir par la suite desservir une forêt domaniale inaccessible actuellement.

Dans le sous-massif de la vallée de la Courbière (communes de Gourbit et de Rabat-les-Trois Seigneurs), l'enjeu est d'améliorer les routes existantes pour le passage de camions transportant du bois ainsi que de pouvoir accéder par la création de routes forestières empierrées à la ressource non exploitée actuellement.

Quatorze projets ont été identifiés sur le massif forestier de la vallée de Saurat :

- Commune de Gourbit :
 - Projet 14
 - Projets 15, 16 et 17
 - Projet 18
 - Projets 19 et 20

- Commune de Rabat-les-Trois-Seigneurs
 - Projet 21
 - Projet 22

- Commune de Saurat:
 - Projets 23 24 et 25
 - Projets 26 et 27

- Commune de Tarascon sur Ariège
 - Projets 28 et 29

Nous avons également identifié une amélioration en équipement :

- Commune de Gourbit :
 - Renforcement de la voirie à l'entrée de la route forestière (projet E)

Pour les projets s'inscrivant dans une zone de présence du « Grand Tétrás », il convient de respecter les recommandations prescrites par l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage (ONCFS). Il convient de réaliser les travaux de créations et/ou de remise en état durant la période d'août à mi-octobre. Il faut s'assurer que la voirie sera seulement utilisée pour des raisons professionnelles afin

de limiter le trafic routier. Il est préférable de fermer à la circulation ces routes forestières. Il faut réaliser une sylviculture adaptée à la pérennisation du « Grand Tétras », les coupes à blanc sont prohibées. Ces recommandations n'excluent en aucun cas la réalisation de l'étude d'impact environnementale à réaliser pour tout projet de création ou de mise aux normes de route forestière.

Figure 38 : Carte du massif forestier de la vallée de Saurat

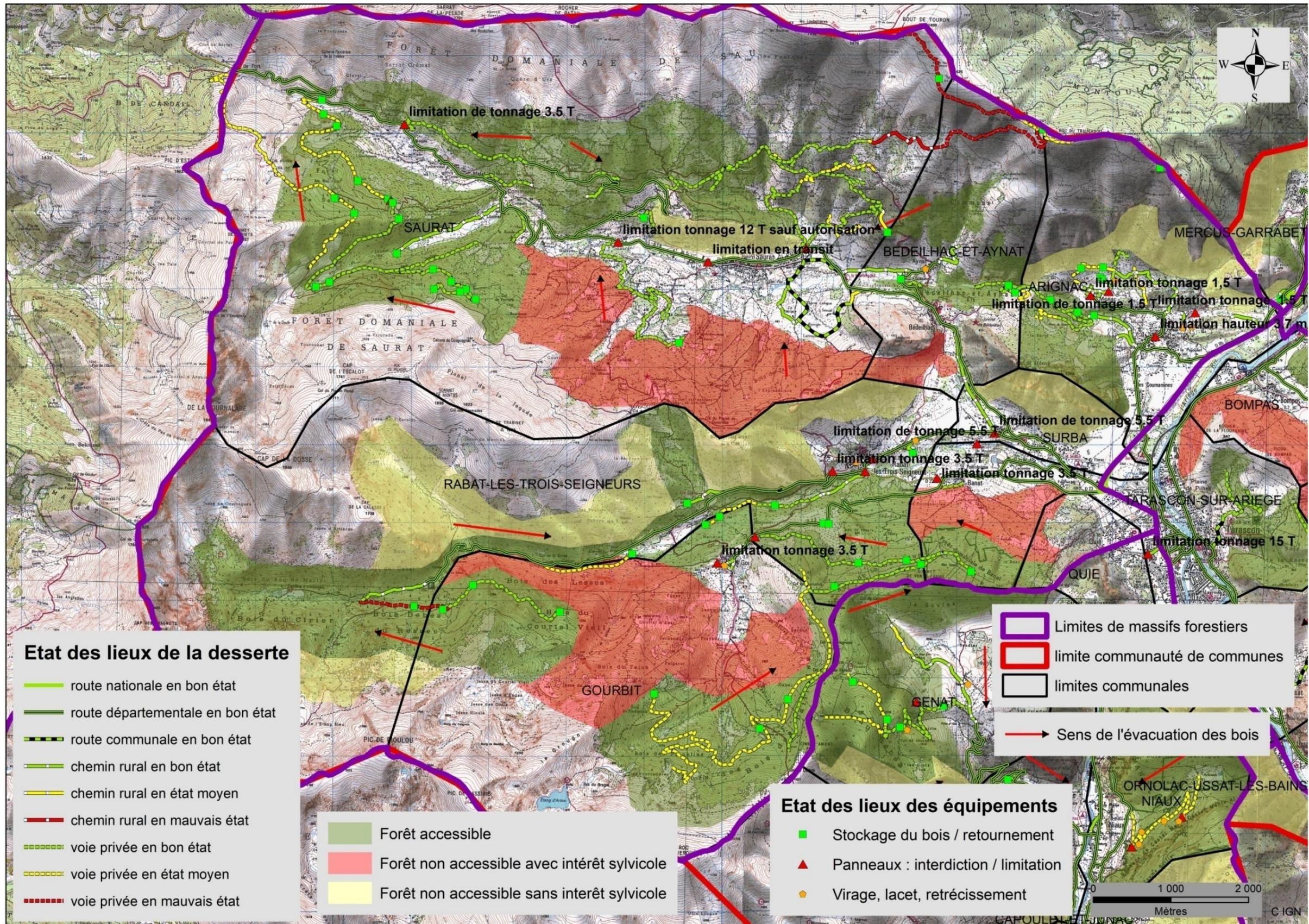
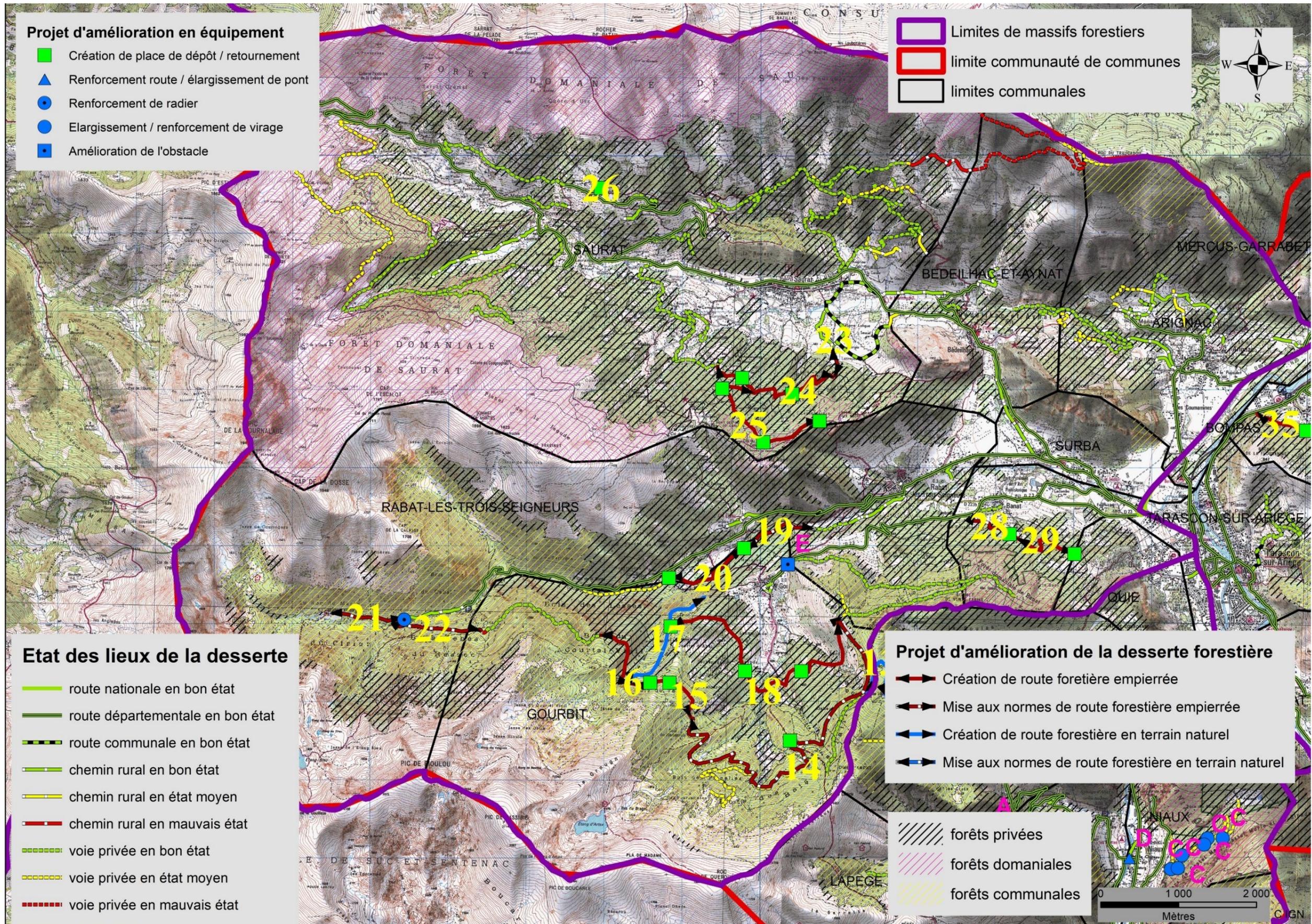


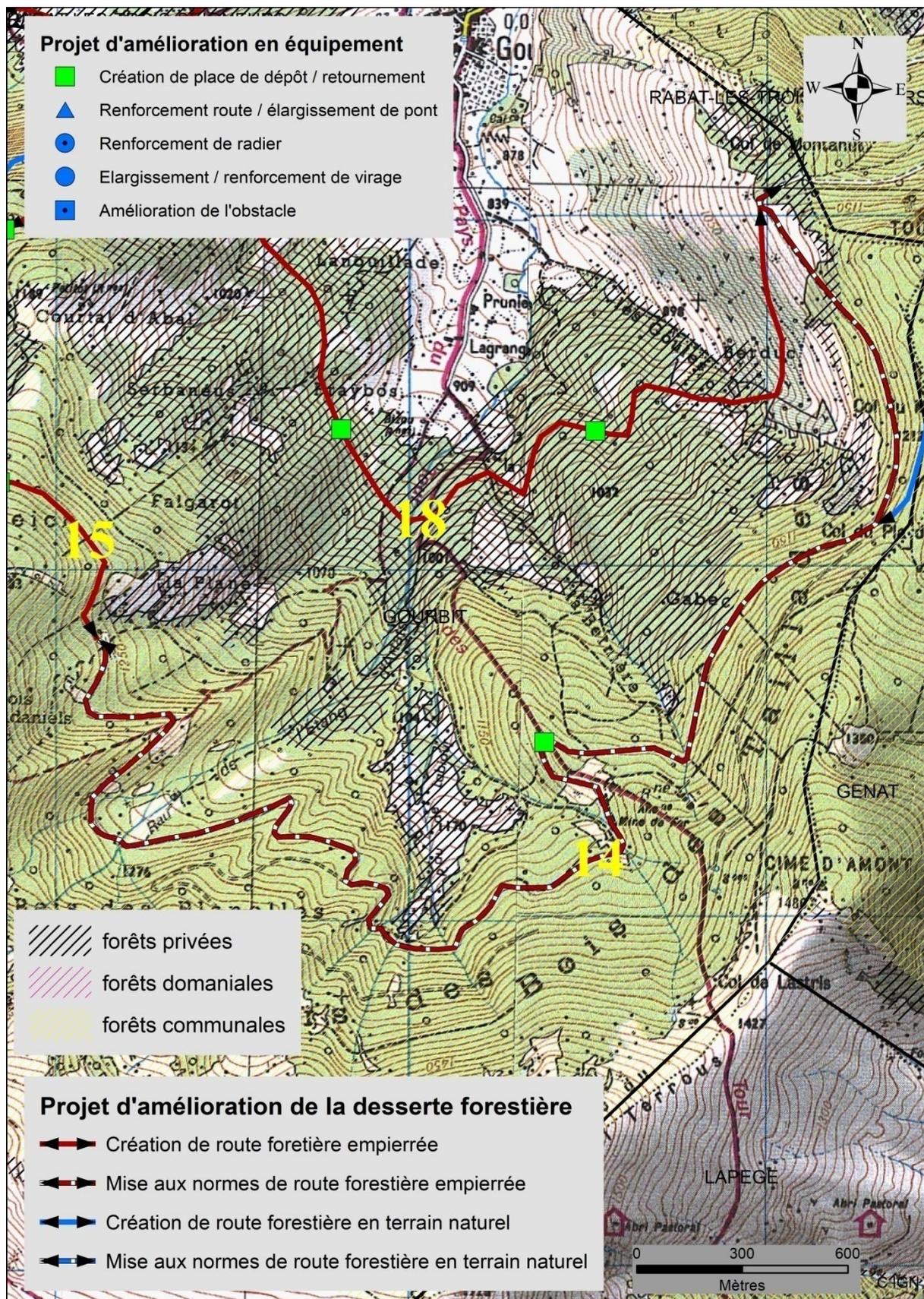
Figure 39 : Carte des projets sur le massif de la vallée de Saurat



PROJET 14 : Commune de Gourbit

Note indicative : 75

Figure 40 : Carte du PROJET 14 sur la commune de Gourbit



Commune : Gourbit

Statut de la voirie : voie privée de la commune

Convention d'usage à établir : Pas de convention à établir, desserte ouverte à la circulation pour des utilisations autres que forestières.

Autres utilisations : tourisme, chasse, DFCI

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Massif du Pic des Trois Seigneurs
Znieff 2 : Moyenne montagne du Vicdessos et massif des Trois Seigneurs

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 0

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface rendue accessible
Amélioration de routes forestières empierrées	14	6 010 ml	240 400 €	5 500 m ³	370 ha

Observations :

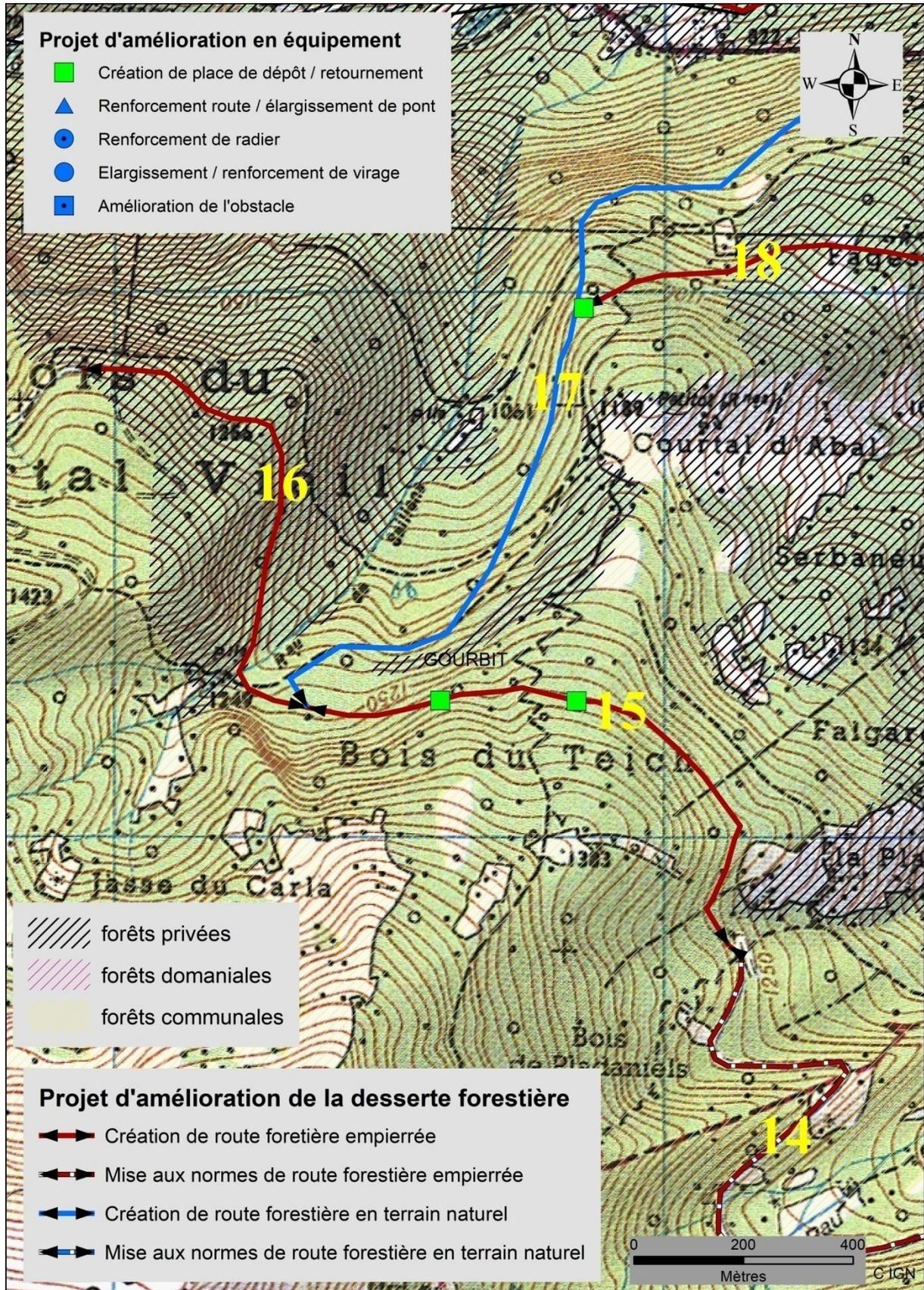
Ce projet est une remise au gabarit de la route forestière pour permettre une circulation des camions plus aisée, la route est abîmée, il faudrait reprendre toute l'assise de la chaussée. La circulation des camions est possible mais possibilité de casse mécanique à cause des fortes dégradations de cette route.

Le coût est basé sur un estimatif de 40 €/ml. Il faut reprendre l'assise de la piste et renforcer la route dans les affaissements et reprendre le profil par endroit.

PROJET 15, 16 et 17 : Commune de Gourbit

Note indicative : Projet 15 : 80 / Projet 16 : 60 / Projet 17 : 70

Figure 41 : Carte des PROJETS 15 16 et 17 sur la commune de Gourbit



Commune : Gourbit

Statut de la voirie : voie privée de la commune

Convention d'usage à établir : Pas de convention à établir, desserte ouverte à la circulation pour des utilisations autres que forestières pour le projet 15. Pour les projets 16 et 17, on pourra établir une convention d'usage dans laquelle seront définis les différents utilisateurs et les périodes de circulation.

Autres utilisations : tourisme, DFCI, chasse

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Massif du Pic des Trois Seigneurs
Znieff 2 : Moyenne montagne du Vicdessos et Massif des Trois Seigneurs

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 2

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface rendue accessible
Création de routes forestières empierrées	15	1 139 ml	125 290 €	5 500 m ³	80 ha
Création routes forestières empierrées	16	990 ml	108 900 €	2 400 m ³	40 ha
Création de routes forestières en terrain naturel	17	1 711 ml	34 220 €	1 500 m ³	30 ha
TOTAL	15 16 17	3 840 ml	268 410 €	9 400 m ³	150 ha

Observations :

Création d'une route forestière (projet 15) dans la continuité de la route existante pour aller desservir l'ouest de la forêt indivise. Le projet 16 consiste à continuer le projet 15 pour desservir la forêt privée afin de se raccorder à une autre route forestière existante dans la forêt syndicale.

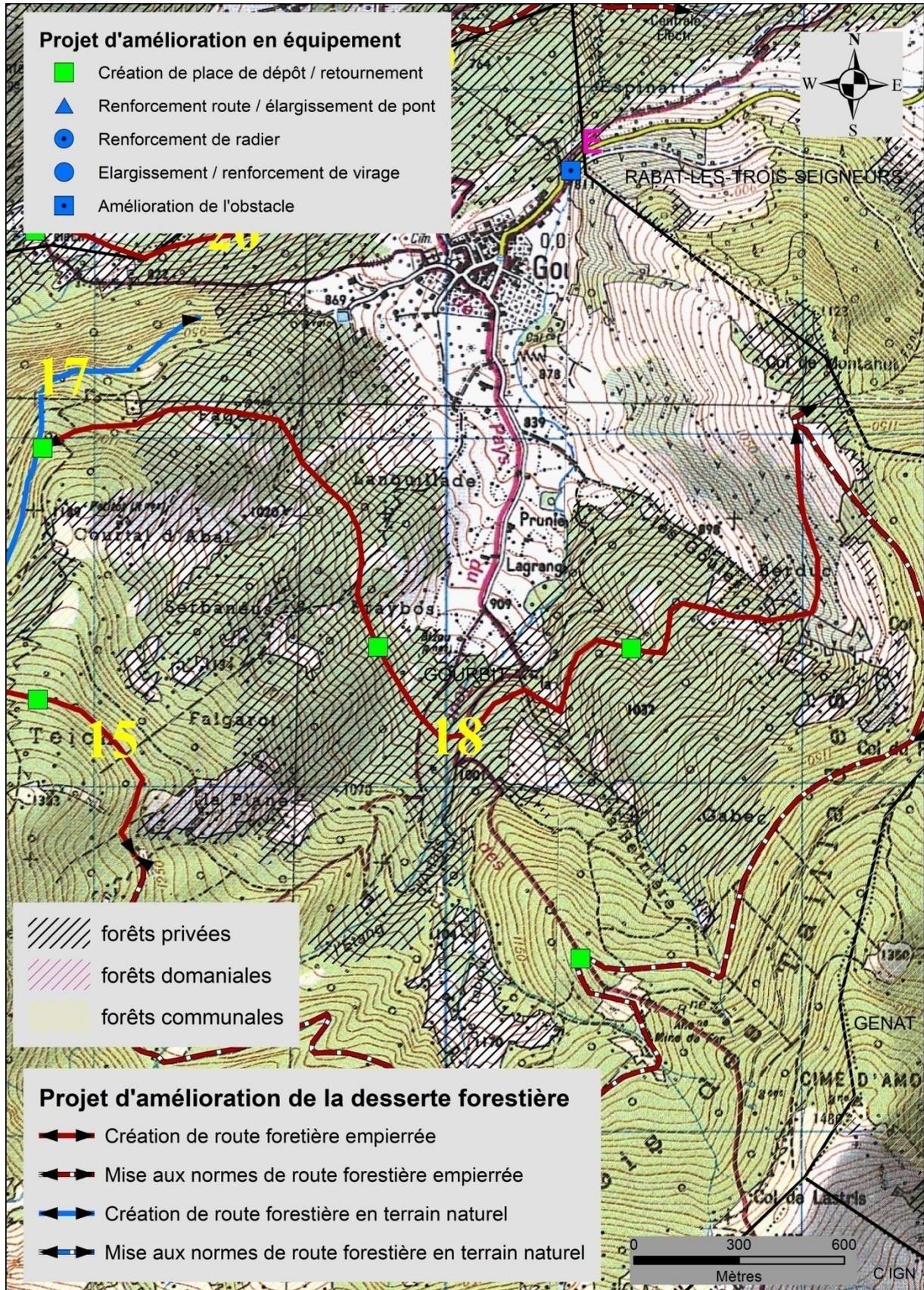
Le projet 17 est une création de route forestière en terrain naturel partant du projet 16 pour desservir la forêt indivise située au nord de cette nouvelle route forestière.

Les coûts sont basés sur un estimatif de 110 €/ml pour les projets 15 et 17, y compris les zones de retournements, places de dépôt, revers d'eau, talus, passages d'eau... et de 20 €/ml pour le projet 17.

PROJET 18 : Commune de Gourbit

Note indicative : 70

Figure 42 : Carte du PROJET 18 sur la commune de Gourbit



Commune : Gourbit

Statut de la voirie : voie privée de la commune (forêt non soumise, parcelles multiples mais éparpillées appartenant à la commune de Gourbit) et voie spécialisée privée.

Convention d'usage à établir : oui, le projet passe chez différents propriétaires privés et publics, cette réalisation nécessitera un important travail d'animation.

Autres utilisations : tourisme, DFCI, chasse

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Massif du Pic des Trois Seigneurs
Znieff 2 : Moyenne montagne du Vicdessos et Massif des Trois Seigneurs

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 3

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface rendue accessible
Création de routes forestières empierrées	18	3 698 ml	406 670	10 000 m ³	200 ha

Observations :

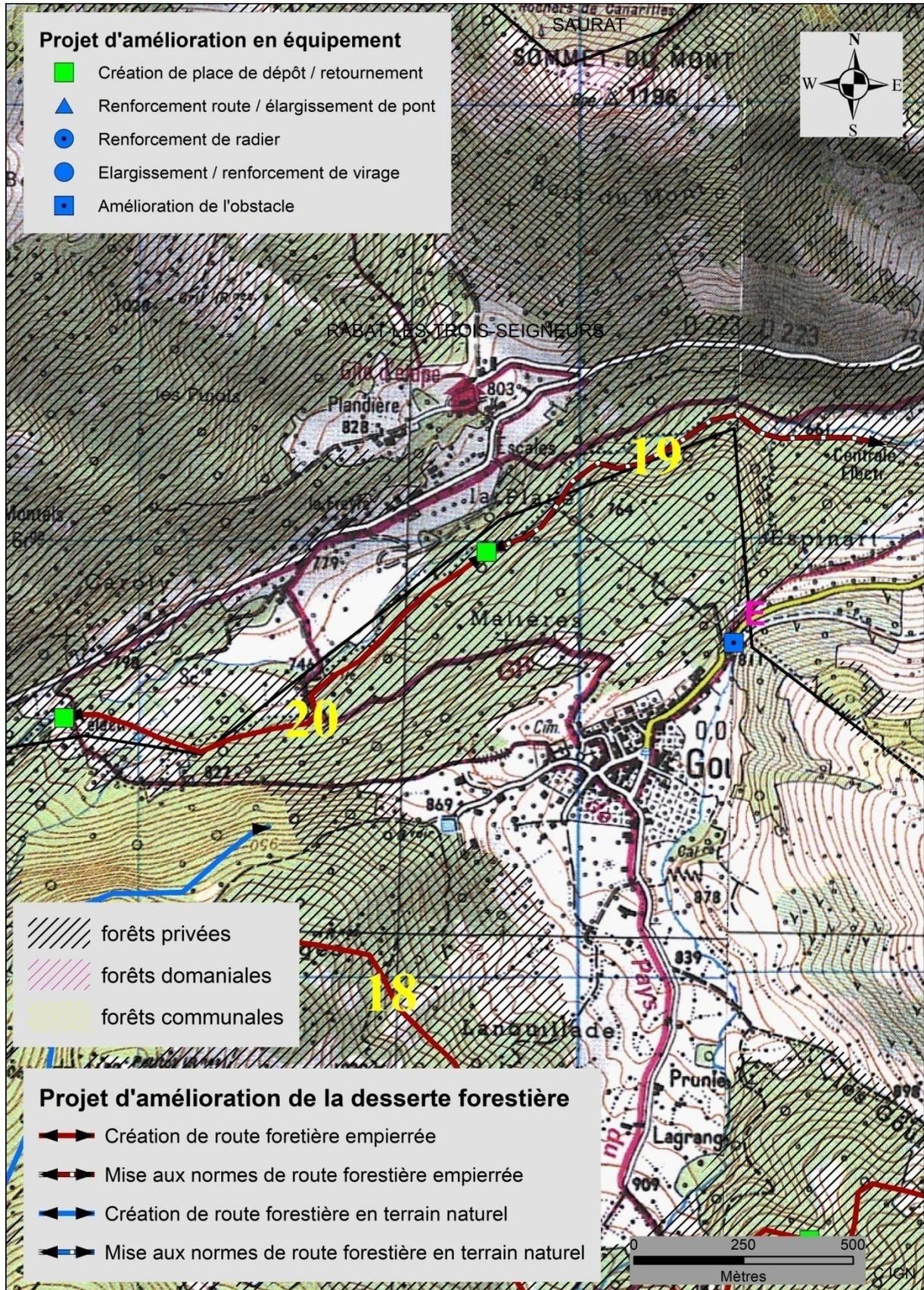
Création d'une route forestière empierrée pour desservir tout un ensemble de propriétés privées ainsi que des parcelles publiques de la commune de Gourbit non soumises au régime forestier. Ces parcelles ne sont pas soumises actuellement car il s'agit de parcelles éparpillées appartenant à la commune de Gourbit et ne constituent pas un massif d'un seul tenant qui pourrait être soumis au régime forestier. La commune essaie de constituer un massif d'un seul tenant en lançant des démarches de récupération des biens vacants et sans maître.

Les coûts sont basés sur une estimation de 109 € / ml. Ce coût comprend les places de dépôts/retournement, talus, passages d'eau....

PROJET 19 et 20 : Communes de Gourbit et de Rabat-les-Trois-Seigneurs

Note indicative : Projet 19 : 65 / Projet 20 : 40

Figure 43 : Carte des PROJETS 19 et 20 sur les communes de Gourbit et Rabat-les-Trois-Seigneurs



Communes : Gourbit et Rabat-les-Trois-Seigneurs

Statut de la voirie : voie privée spécialisée

Convention d'usage à établir : Ce projet nécessitera une animation pour sa réalisation ainsi qu'une convention d'usage pour déterminer son accessibilité.

Autres utilisations : tourisme, chasse, DFCI

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Massif du Pic des Trois Seigneurs
Znieff 2 : Moyenne montagne du Vicdessos et massif des Trois Seigneurs

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 2

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface rendue accessible
Amélioration de routes forestières empierrées	19	1 046 ml	64 050 €	3 000 m ³	50 ha
Création de routes forestières empierrées	20	1 176	133 840 €		50 ha

Observations :

Le projet 19 est une amélioration de la route existante à passer au gabarit camion après la centrale électrique. La route doit être élargie et la pose de deux ponts busés (en conformité avec la centrale hydroélectrique) doit être réalisée pour permettre un accès aux camions.

Le projet 20 est la continuité du projet 19. Le projet consiste à créer une route forestière empierrée jusqu'à une centrale électrique.

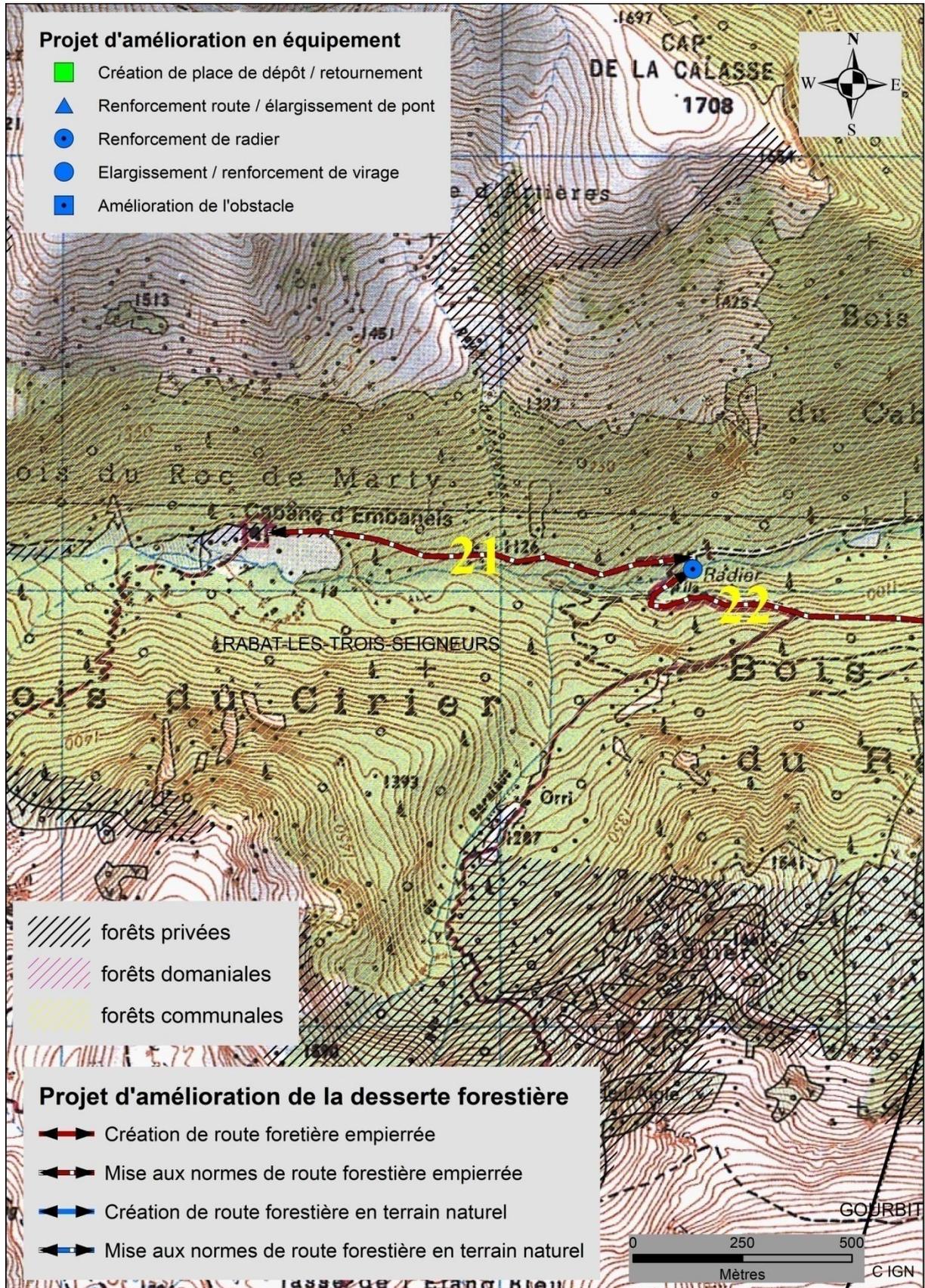
De plus, ces deux projets contribueraient à créer de nouvelles balades touristiques autour du village.

Les coûts sont basés sur un estimatif de 61 €/ml pour le projet 19 et de 113 €/ml pour le projet 20

PROJET 21 : Commune de Rabat-les-Trois-Seigneurs

Note indicative : 55

Figure 44 : Carte du PROJET 21 sur la commune de Rabat-les-Trois-Seigneurs



Commune : Rabat-les-Trois-Seigneurs

Statut de la voirie : chemin rural

Convention d'usage à établir : Pas de convention à établir, desserte ouverte à la circulation pour des utilisations autres que forestières

Autres utilisations : tourisme, DFCI, pastoralisme, chasse

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Massif du Pic des Trois Seigneurs
Znieff 2 : Moyenne montagne du Vicdessos et massif des Trois Seigneurs
Présence de l'Orris de Courbière-embanel

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 0

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface rendue accessible
Amélioration de routes forestières empierrées	21	995 ml	39 800 €	1 500 m ³	50 ha

Observations :

Ce projet consiste à reprendre une piste de débardage pour la rendre accessible aux camions transporteurs de bois. Le profil en long doit être repris ainsi qu'un élargissement de l'emprise de la route par endroit.

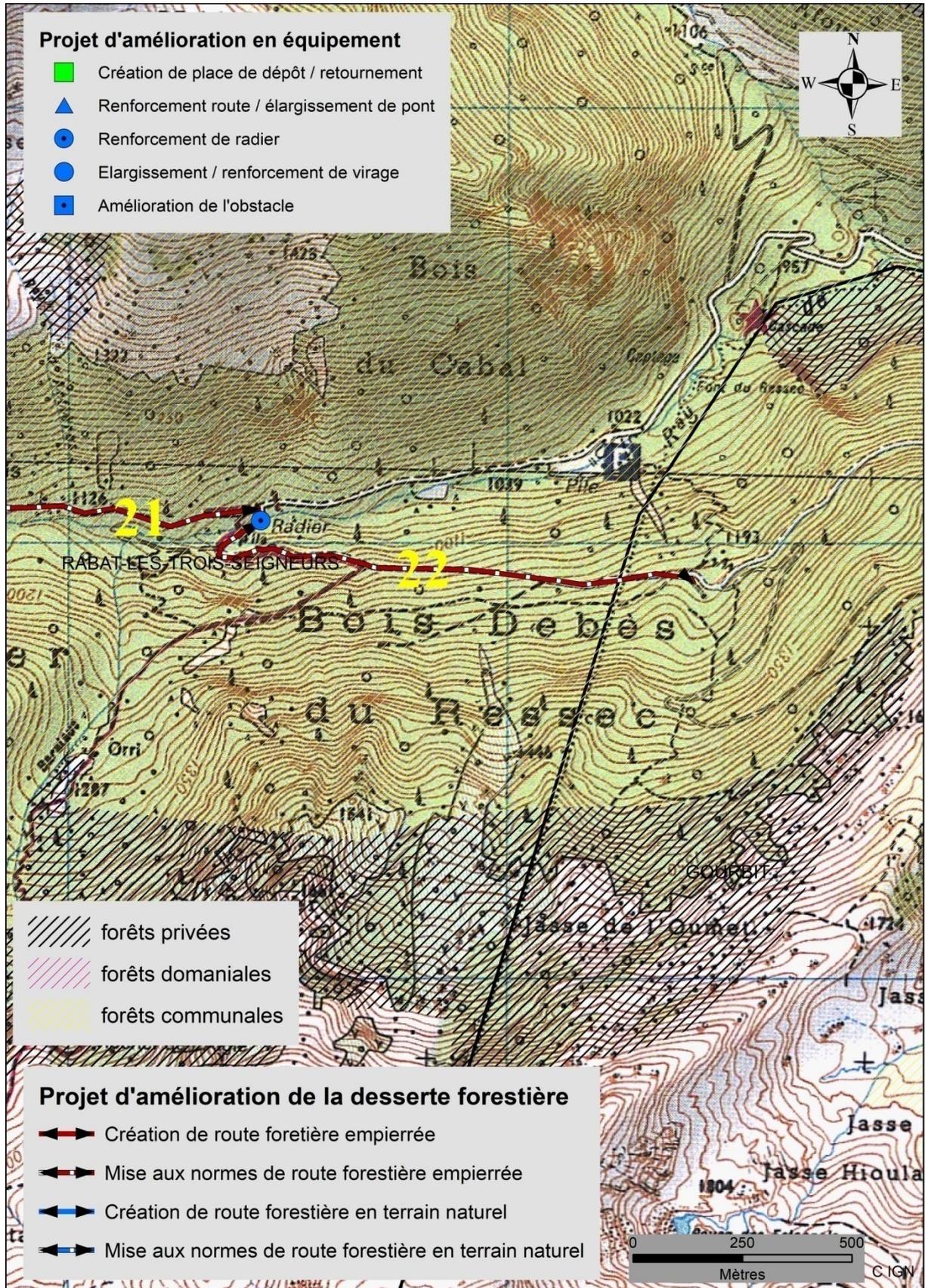
Cette mise au gabarit permettra aussi un accès plus facile à la cabane pastorale.

Le coût est basé sur un estimatif de 40 €/ml.

PROJET 22 : Commune de Rabat-les-Trois-Seigneurs

Note indicative : 70

Figure 45 : Carte du PROJET 22 sur la commune de Rabat-les-Trois-Seigneurs



Commune : Rabat-les-Trois-Seigneurs

Statut de la voirie : voie privée de la commune

Convention d'usage à établir : Pas de convention à établir, desserte ouverte à la circulation pour des utilisations autres que forestières

Autres utilisations : tourisme, DFCI, chasse

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Massif du Pic des Trois Seigneurs
Znieff 2 : Moyenne montagne du Vicdessos et massif des trois seigneurs

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 0

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface rendue accessible
Amélioration de routes forestières empierrées	22	1 242 ml	49 680	5 600 m ³	280 ha
Consolidation du radier	22	Radier	24 960 €		
TOTAL	22	1242 ml	74 640 €	5 600 m ³	

Observations :

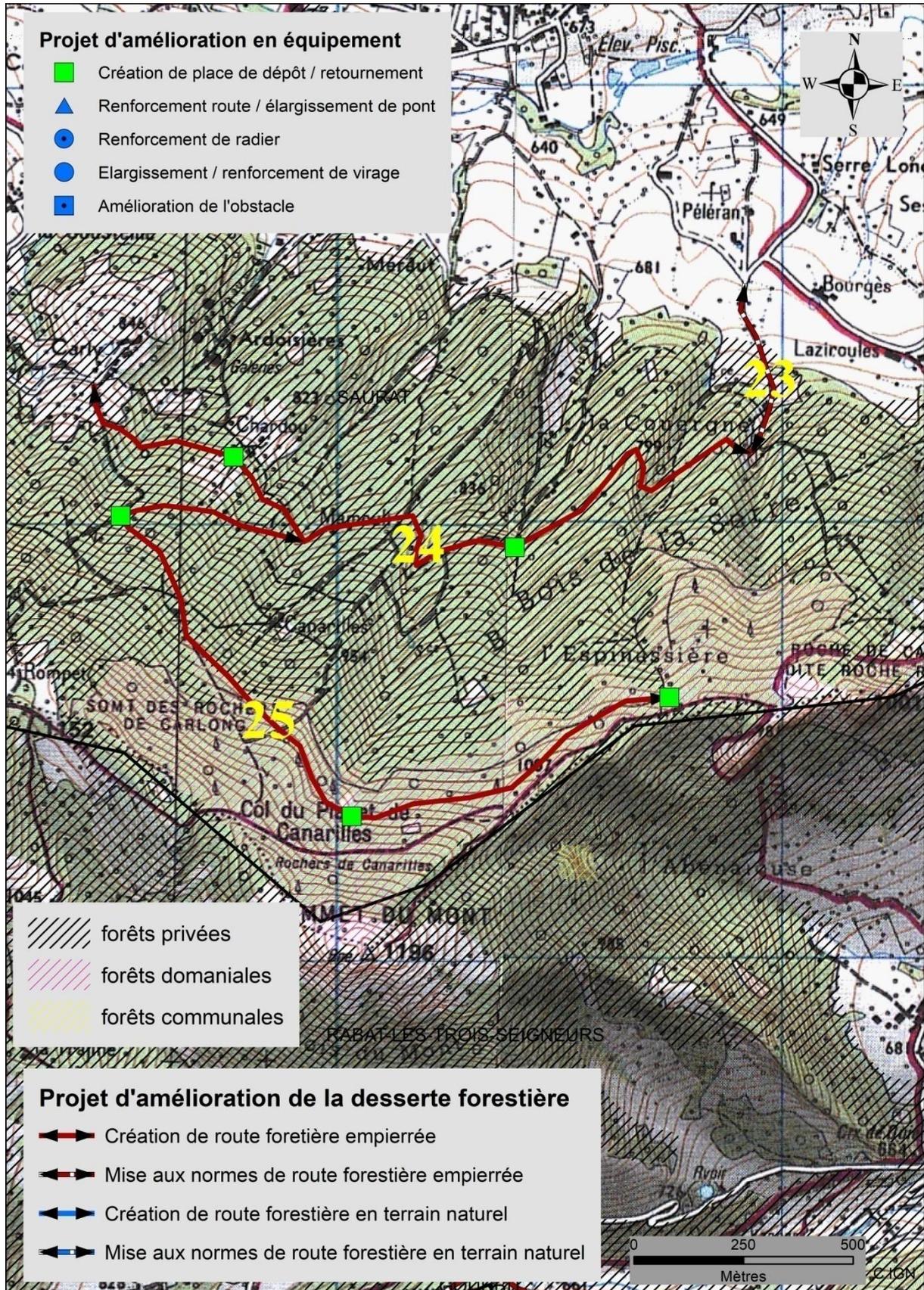
Le projet est de remettre au gabarit camion une route forestière empierrée. Il faut d'abord consolider le radier qui permet le franchissement du ruisseau. Celui-ci est dans un mauvais état.

Ensuite, il faut permettre l'accès des camions à la ressource forestière en réhabilitant la route forestière.

Le coût est estimé pour le radier à 24 960 € et à 40 €/ ml pour l'amélioration de la route forestière empierrée.

PROJET 23, 24 et 25 : Commune de Saurat
Note indicative : Projet 23 : 65/ Projet 24 : 70 / Projet 25 : 87.5

Figure 46 : Carte des PROJETS 23 24 et 25 sur la commune de Saurat



Commune : Saurat

Statut de la voirie : voie privée spécialisée

Convention d'usage à établir : Ce projet nécessitera une animation pour sa réalisation ainsi qu'une convention d'usage pour déterminer son accessibilité.

Autres utilisations : tourisme, DFCI, chasse

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Massif du pic des trois seigneurs
Znieff 2 : Moyenne montagne du Vicdessos et Massif des Trois Seigneurs.

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 5

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface rendu accessible
Mise au gabarit camion	23	416 ml	16 600 €	1 000 m ³	0 ha
Création routes forestières empierrées	24	2 030 ml	223 300 €	6 500 m ³	130 ha
Création de routes forestières empierrées	25	2 138 ml	235 070	12 500 m ³	250 ha
TOTAL	23 24 25	4 584 ml	474 970 €	20 000 m ³	380 ha

Observations :

La remise aux normes du projet 23 consiste à reprendre le chemin existant pour faire rouler des camions transportant du bois. Celui-ci est actuellement un sentier plutôt joli et mériterait d'être préservé (chemin creux, bordure d'arbres et blocs de pierres de part et d'autre du tracé), il conviendrait de passer dans la prairie bordant ce sentier.

Le projet 24 est, quant à lui, une création de route forestière empierrée en continuité du projet 23 pour desservir le versant forestier en allant se raccorder au lieu-dit du « Carly ».

Le projet 25 est une création de route forestière empierrée pour desservir la forêt domaniale qui est inaccessible actuellement.

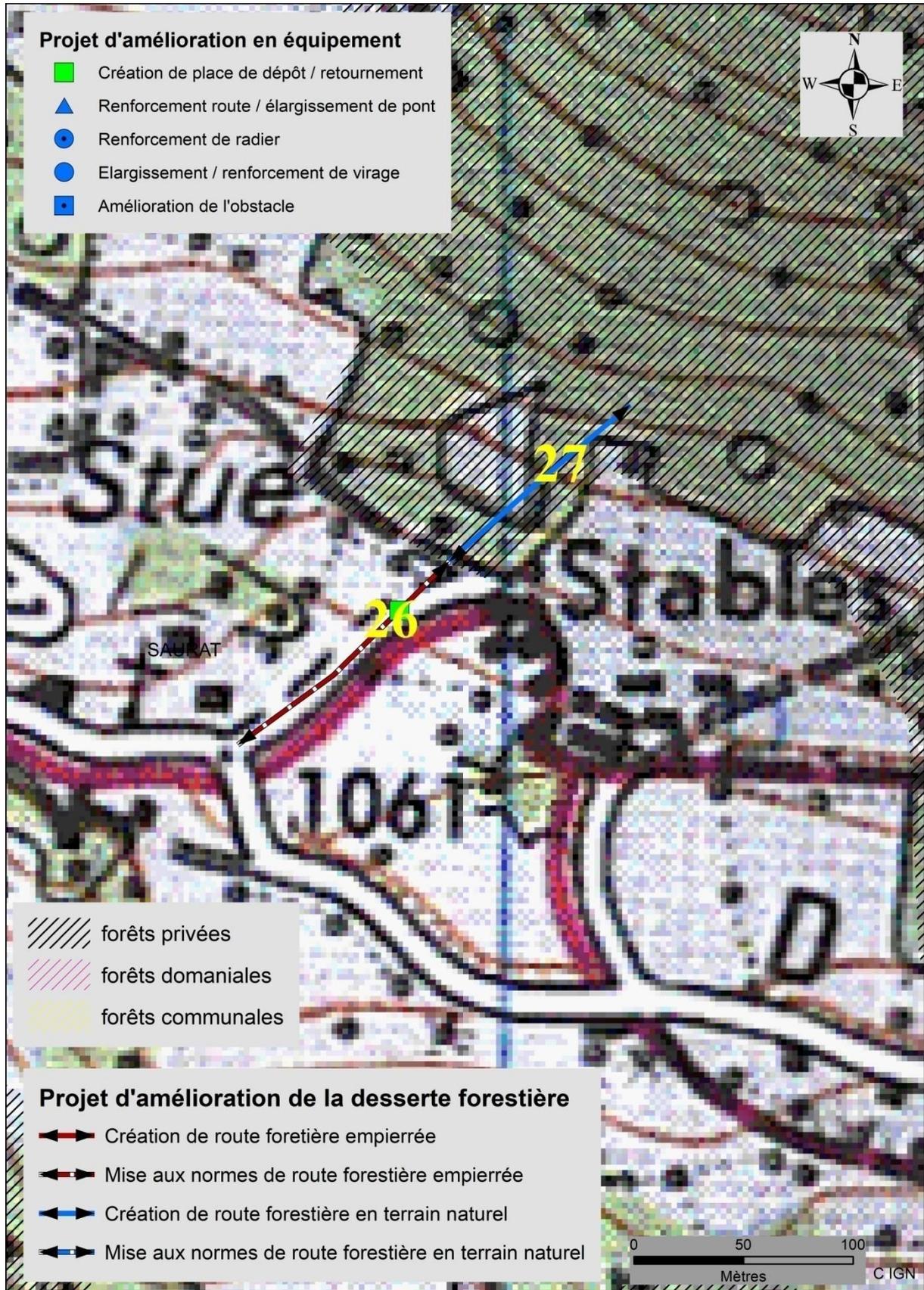
Le coût est estimé à 39 € /ml pour la mise au gabarit camions pour le projet 23 et de 109 € / ml pour les projets 24 et 25.

En outre, il est important de noter que la Route Forestière dite « de Sauzet » qui dessert le bas de la

partie Sud-Ouest de la forêt domaniale de Saurat à partir de la RD618 est utilisée par les habitants des hameaux de Courtaviel, Courtalote, Balège et la Serre de Lina jusqu'à la barrière dite de « la Doule ». L'état actuel de cette portion de route forestière ne permet que très difficilement la circulation de véhicules légers, même 4x4. Une remise en état devrait être envisagée. Elle n'a pas été chiffrée ici.

PROJET 26 et 27 : Commune de Saurat
Note indicative : Projet 26 : 65 / Projet 27 : 65

Figure 47 : Carte des PROJETS 26 et 27 sur la commune de Saurat



Commune : Saurat

Statut de la voirie : voie privée spécialisée

Convention d'usage à établir : Une convention d'usage sera à établir afin que d'autres propriétaires puissent se servir de la desserte et notamment de la place de dépôt.

Autres utilisations : DFCI,

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Massif du pic des trois seigneurs
Znieff 2 : Moyenne montagne du Vicdessos et Massif des trois seigneurs

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 1

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface desservie en plus
Mise au gabarit camion en routes empierrées	26	128 ml	5 120 €	2 250 m ³	45 ha
Création de routes forestières en terrain naturel	27	110 ml	2 180 €		
TOTAL	26 27	238 ml	7 300 €	2 250 m ³	45 ha

Observations :

Ce projet consiste à reprendre une piste existante (projet 26) pour la mettre aux normes et empierrer jusqu'à la forêt et continuer par une route en terrain naturel (projet 27) pour entrer dans le massif forestier et le desservir.

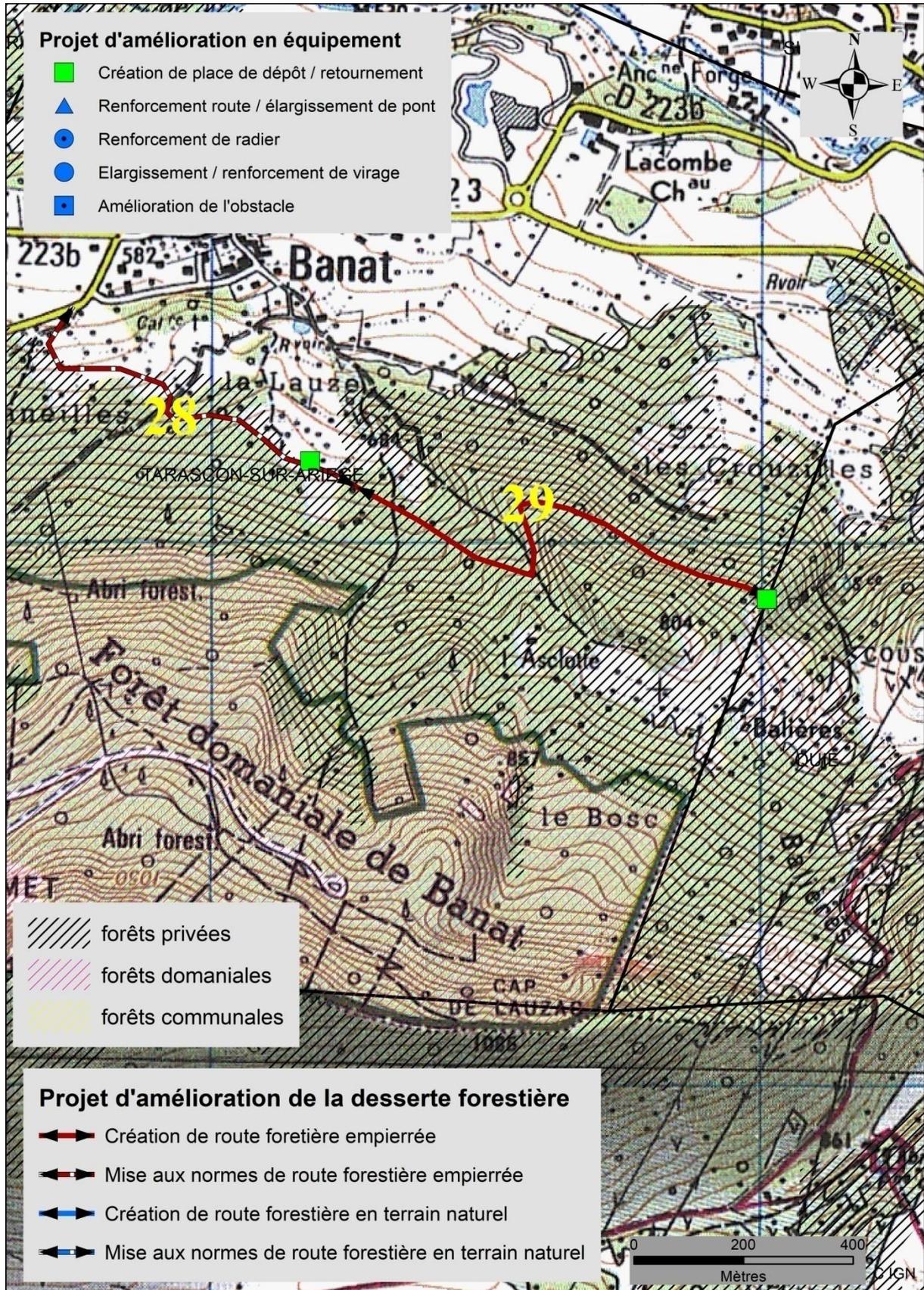
La place de retournement se situe en bout du projet 26 afin de pouvoir tourner mais également car c'est l'intersection avec d'autres tirs de débardage qui pourront venir stocker sur cette place.

Les coûts sont estimés pour le projet 26 à 40 € / ml et de 19 €/ml pour le projet 27.

PROJET 28 et 29 Commune de Tarascon sur Ariège

Note indicative : Projet 28 : 75 / Projet 29 : 75

Figure 48 : Carte des PROJETS 28 et 29 sur la commune de Tarascon-sur-Ariège



Commune : Tarascon sur Ariège lieu dit Banat

Statut de la voirie : voie privée spécifique

Convention d'usage à établir : Ce projet nécessitera une animation pour sa réalisation ainsi qu'une convention d'usage pour déterminer son accessibilité.

Autres utilisations : tourisme, DFCI, chasse

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Parois calcaires et Quiés du bassin de Tarascon
Znieff 2 : Parois calcaires et Quiés de la haute vallée d'Ariège

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 2

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface desservie en plus
Mise au gabarit d'une piste	28	770 ml	30 800 €	3 500 m ³	70 ha
Création de routes forestières empierrées	29	990 ml	108 790 €	5 000 m ³	100 ha
TOTAL	28 29	1 760 ml	139 590 €	3 750 m ³	170 ha

Observations :

Reprise d'une piste existante pour la mise aux normes au gabarit camion (projet 28) puis création d'une route forestière (projet 29) pour desservir le massif forestier situé en-dessous de la forêt domaniale de Banat. Cette desserte servira également à desservir les propriétés privées de la commune de Quié, limitrophe.

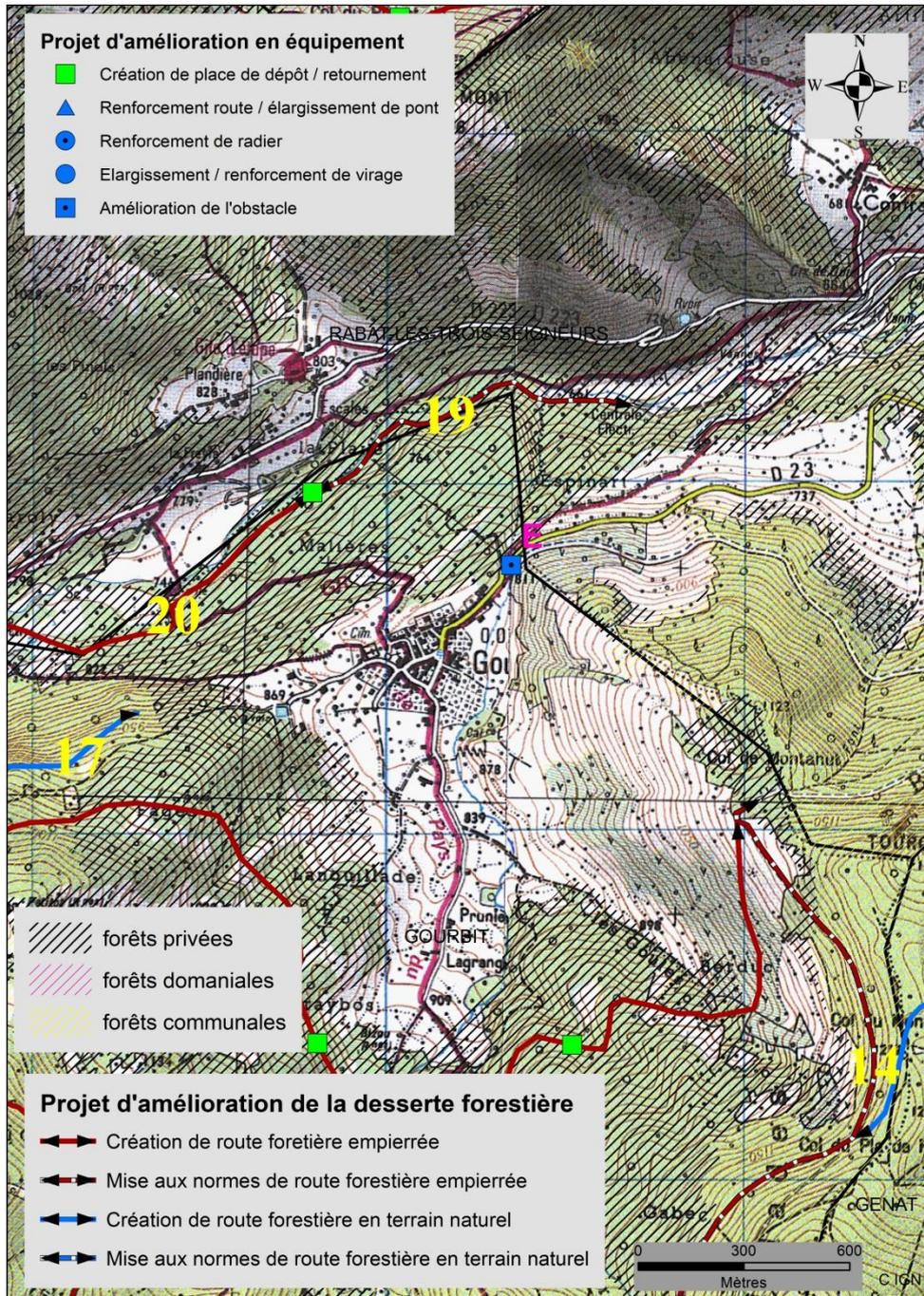
La mise au gabarit est estimée à 40 €/ml et la création à 109 €/ml

PROJET D'AMELIORATION EN EQUIPEMENTS SUR LE MASSIF DE LA VALLEE DE SAURAT

- Renforcement de la voirie (projet E)

Il s'agit de renforcer un trou sur la route départementale qui commence à se creuser en rive droite de la départementale au raccordement avec la route forestière. Le coût estimatif est de 1 000 € HT.

Figure 49 : Carte des projets d'amélioration en équipements sur le massif de la vallée du Saurat



4.3 Massif forestier de la Soulane du Tabe

Sur le territoire de la Communauté de communes, ce massif forestier représente 2 281 hectares de forêts répartis entre 1 679 hectares de forêts privées et 602 hectares de forêts soumises au régime forestier. Le taux de boisement moyen est de 41 %.

Sur ce massif, nous avons pu diagnostiquer 1 298 hectares de forêt non desservies qui ont un potentiel forestier.

Sur ce massif, nous avons deux problématiques, un massif forestier enclavé et une zone à forts enjeux écologiques.

La première problématique concerne la vallée d'Arnavé comprenant les communes de Bompas, Arnave, Cazenave-Serres-et-Allens. Cette vallée est aujourd'hui entièrement enclavée. Les camions de bois ne peuvent pas sortir par la commune de Verdun à cause de la présence de lacets impraticables pour des camions. Ils ne peuvent pas non plus sortir par la route des corniches en direction d'Appy car il y a une limitation de tonnage. Aujourd'hui, les bois ne peuvent pas non plus être évacués par la commune d'Arnavé car il y a également une limitation de tonnage sur la route départementale (RD20) qui n'est pas praticable dans l'état par des camions transportant du bois.

Dans ce contexte, il faudrait étudier la faisabilité de résorption du point noir sur la commune d'Arnavé (RD20: étude du Conseil départemental). Et ensuite choisir les solutions de sortie des bois en fonction :

- Soit une jonction des projets 31 et 32 sur la RD20 sur la commune d'Arnavé pour sortir en camion plus remorque si la RD20 le permet. Ce serait la solution la plus adaptée.
- Sinon, une continuation des projets 31 et 32 par la réalisation du projet 33 pour évacuer les bois en camion solo par le col d'Ussat
- Et enfin, pour améliorer la sortie des bois, les projets 34 et 35 permettraient une jonction à la RD 618 permettant la circulation des camions plus une remorque.

Ensuite, la deuxième problématique concerne un massif à forts enjeux environnementaux sur la commune d'Ornolac-Ussat-les-Bains : nous sommes en présence d'une zone spéciale de conservation et d'une zone de protection spéciale. A ce jour, ce territoire est enclavé.

Dans le schéma de desserte nous ne proposons pas de projet de désenclavement de la forêt d'Ornolac-Ussat-les-Bains car les enjeux écologiques, touristiques et sociaux sont forts. Les propriétaires indivis (Tarascon-sur-Ariège, Ussat et Ornolac-Ussat-les-Bains) ne veulent pas desservir cette forêt.

Sur le massif forestier du Soulane Tabe, sept projets ont été identifiés :

- Commune de Cazenave-Serres-et-Allens et Verdun:
 - Projet 30
- Commune de Cazenave-Serres-et-Allens
 - Projets 31 et 32

- Commune d'Arnavé
 - Projet 33
 - Projet 34

- Commune de Bompas:
 - Projet 35
 - Projets 36 et 37

Nous avons également identifié trois améliorations en équipement :

- Commune d'Arnavé :
 - Renforcement de la voirie départementale RD20 (projet F)
- Commune d'Ussat :
 - Renforcement de la voirie communale (projet G)
 - Déplacement d'un poteau électrique (projet H)

Pour les projets s'inscrivant dans une zone de présence du « Grand Tétras », il convient de respecter les recommandations prescrites par l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage (ONCFS). Il convient de réaliser les travaux de créations et/ou de remise en état durant la période d'août à mi-octobre. Il faut s'assurer que la voirie sera seulement utilisée pour des raisons professionnelles afin de limiter le trafic routier. Il est préférable de fermer à la circulation ces routes forestières. Il faut réaliser une sylviculture adaptée à la pérennisation du « Grand Tétras », les coupes à blanc sont prohibées. Ces recommandations n'excluent en aucun cas la réalisation de l'étude d'impact environnemental à réaliser pour tout projet de création ou de mise aux normes de route forestière.

Figure 50 : Carte du massif forestier de la Soulane du Tabé

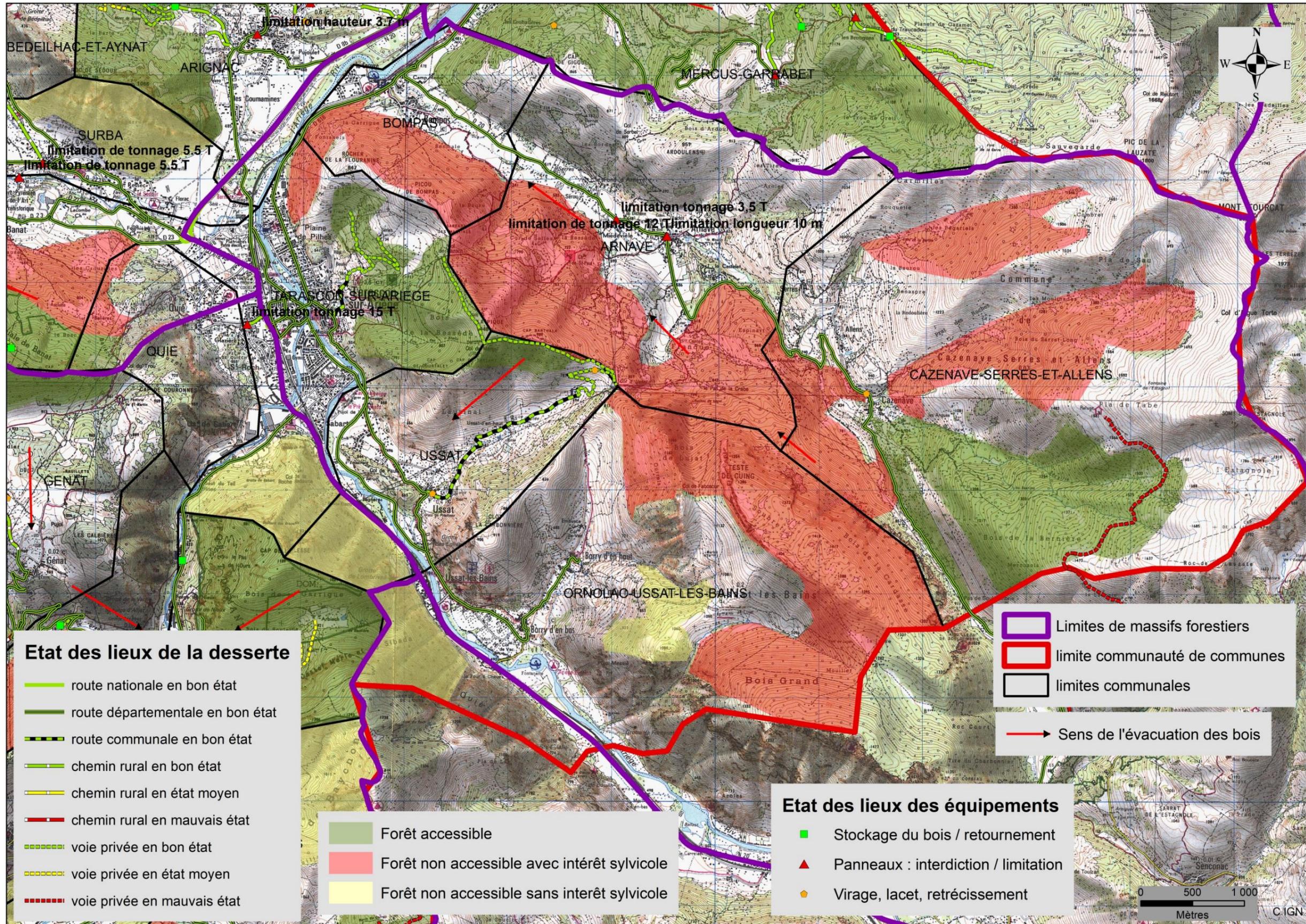
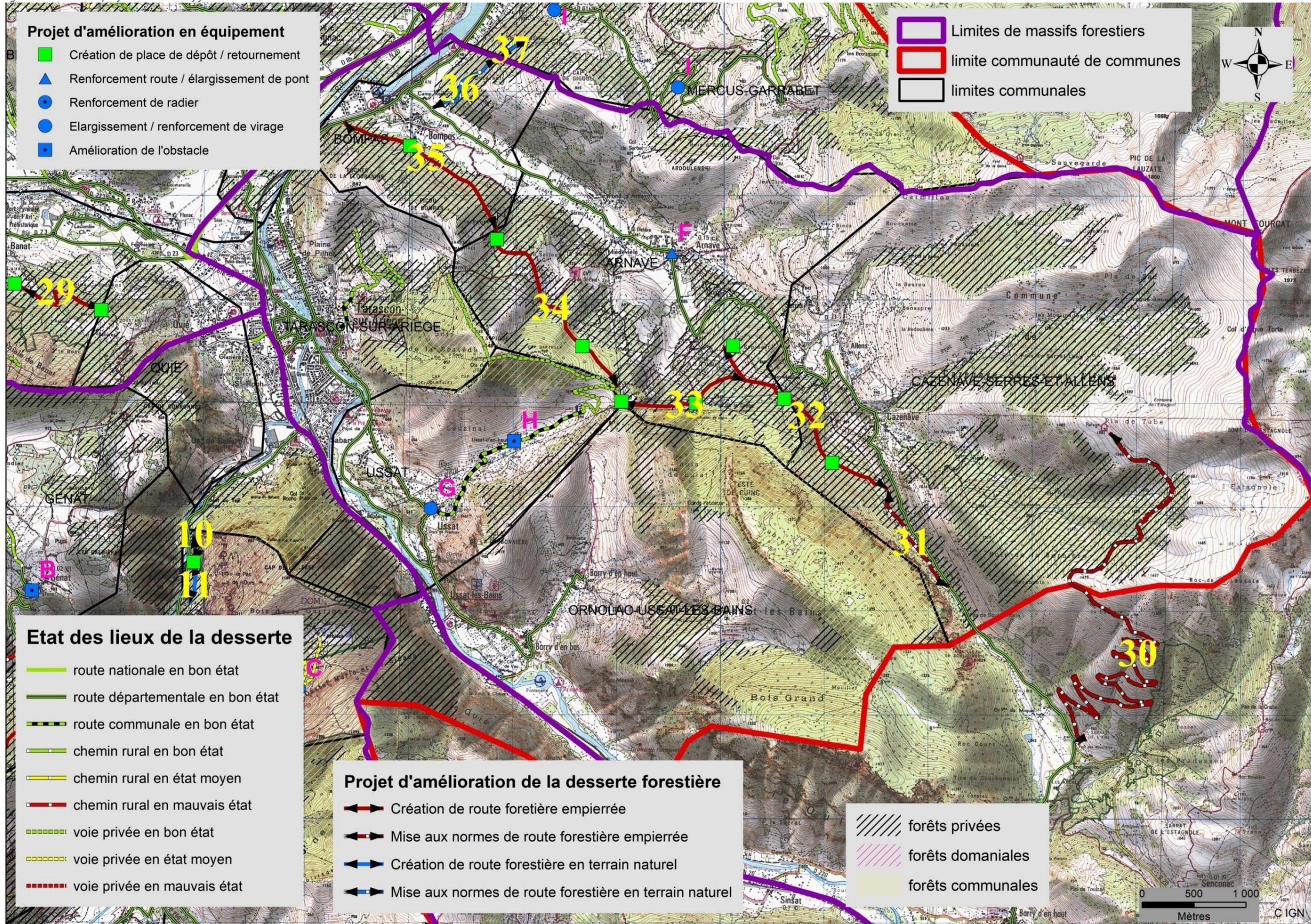
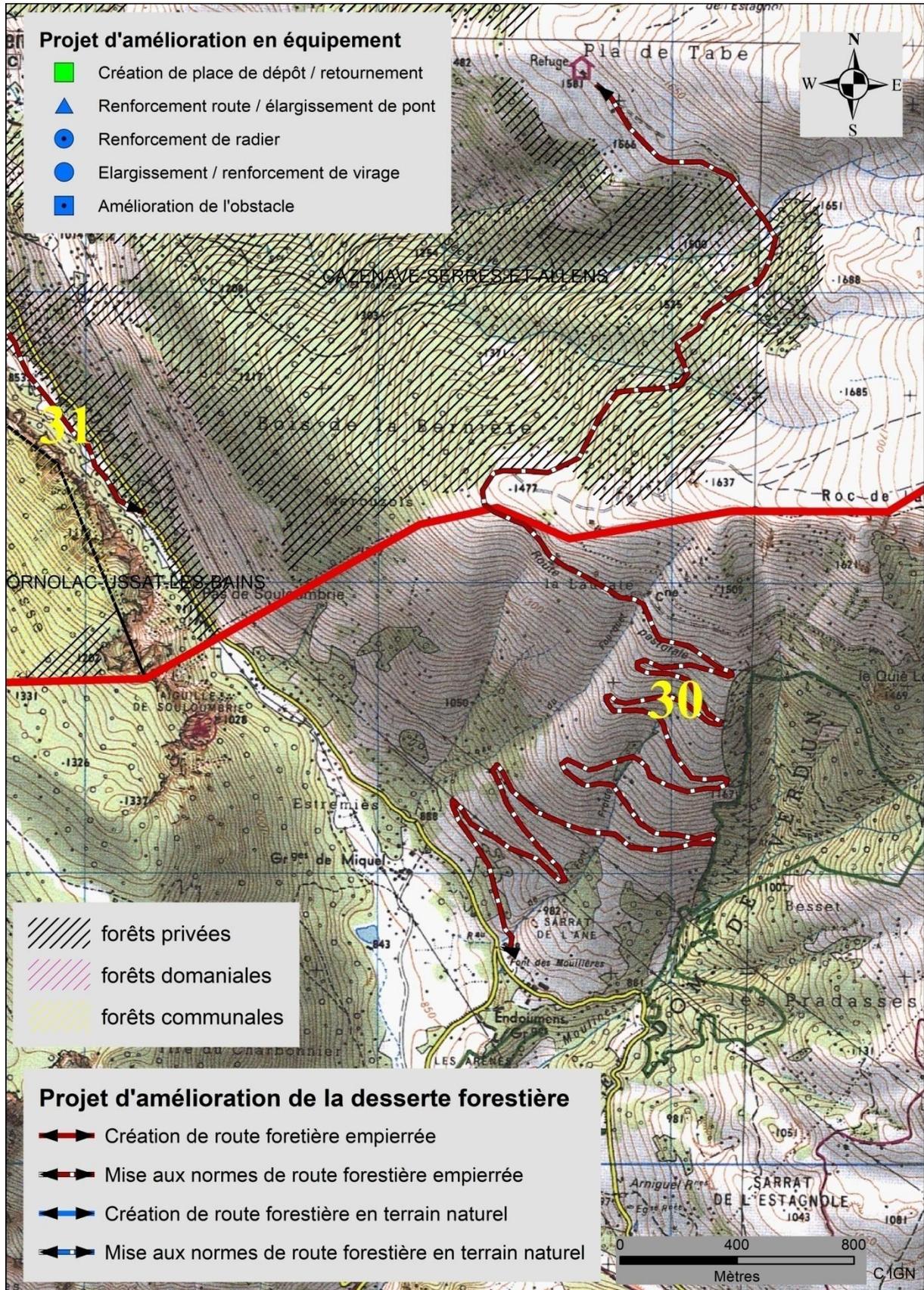


Figure 51 : Carte des projets sur le massif forestier de la Soulane du Tabe



PROJET 30 : Communes de Cazenave Serres et Allens et Verdun
Note indicative : 80

Figure 52 : Carte du PROJET 30 sur les communes de Cazenave-Serres-et-Allens et Verdun



Communes : Cazenave-Serres-et-Allens et Verdun

Statut de la voirie : chemin rural

Convention d'usage à établir : Pas de convention à établir, desserte ouverte à la circulation pour des utilisations autres que forestières

Autres utilisations : tourisme, DFCI, pastoralisme

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Massif du Tabe et saint Barthelemy
Znieff 2 : Montagne d'Olmes

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 0

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface rendue accessible
Amélioration de routes forestières et pastorales empierrées	30	8 992 ml	359 680 €	13 500 m ³	300 ha

Observations :

Remise en état de la route forestière et pastorale desservant les estives et la forêt privée.

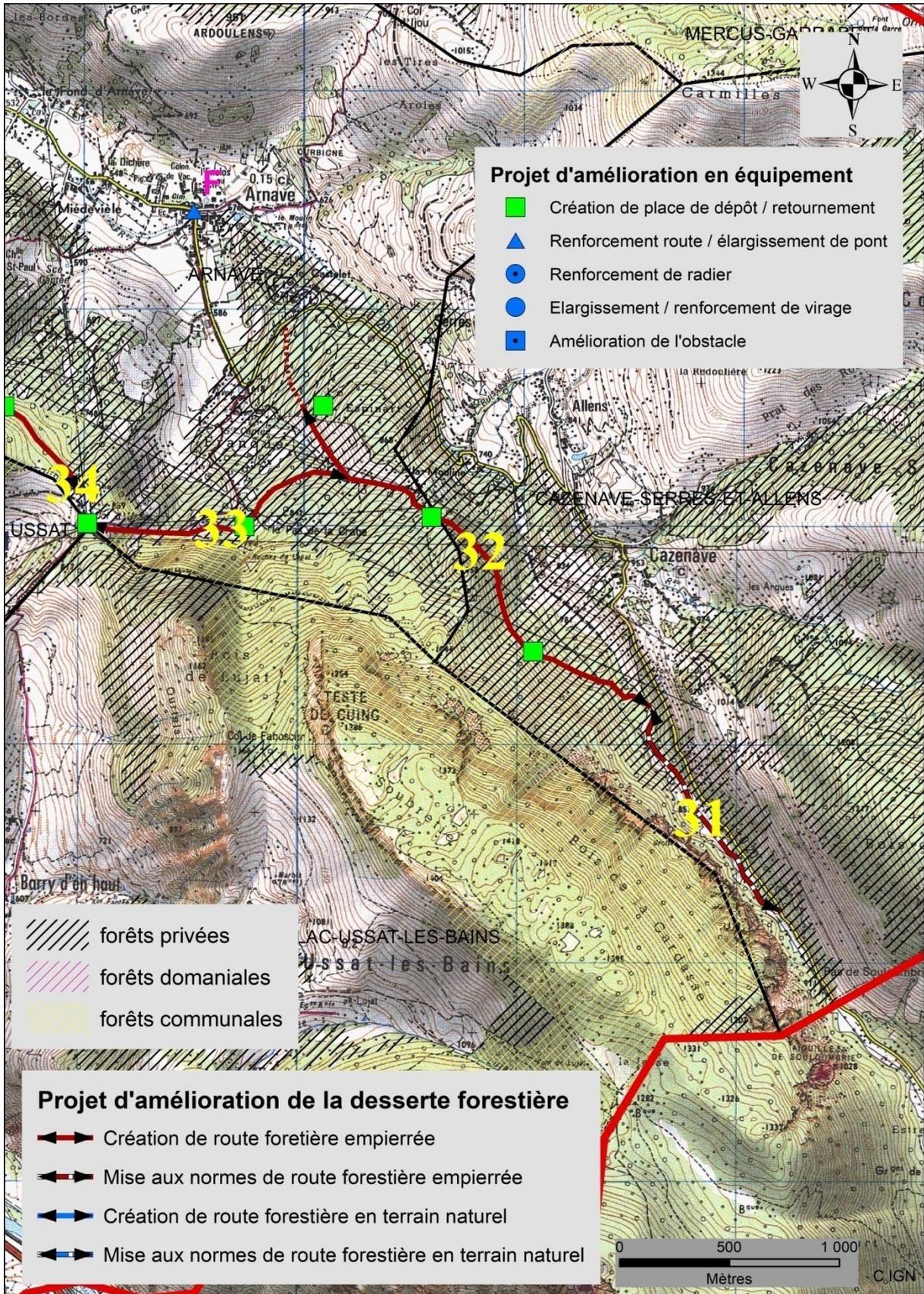
Par contre cette remise en état de la voirie est conditionnée par la réalisation d'une sortie pour les bois par le Nord-Ouest. En effet, actuellement, les camions ne peuvent pas descendre vers Verdun ni par la route des corniches en direction d'Appy. Le passage dans le village de Cazenave n'est pas réalisable non plus à cause d'un rétrécissement dans le village. La création d'une sortie par le Nord-Ouest pourra se faire :

- Soit réalisation des projets 31 et 32 et résorption du point de blocage sur la RD20 à Arnave
- Soit réalisation des projets 31, 32 et 33 pour sortir par le col d'Ussat
- Soit réalisation des projets 31, 32, 33, 34 et 35 pour sortir sur la RD618 par Bompas.

Le coût du projet 30 est estimé sur la base de 40 €/ml.

Projet 31, 32 et 33 Communes d'Arnavé et Cazenave Serres et Allens
Note indicative : Projet 31 : 40 / Projet 32 : 62.5 / Projet 33 : 50

Figure 53 : Carte des PROJETS 31 32 et 33 sur les communes d'Arnavé et Cazenave-Serres-et-Allens



Communes : Arnave et Cazenave-Serres-et-Allens

Statut de la voirie : voie privée spécialisée

Convention d'usage à établir : Ce projet nécessitera une animation pour sa réalisation ainsi qu'une convention d'usage pour déterminer son accessibilité.

Autres utilisations : tourisme, DFCI, pastoralisme

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Parois calcaires et quiès du bassin de Tarascon
Znieff 2 : Parois calcaires et quiès de la haute vallée d'Ariège
Forts enjeux paysagers sur la commune d'Arnave
Tracé situé en périphérie de la ZCS et ZPS

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 4

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface rendue accessible
Mise au gabarit de routes forestières à empierrer	31	1 173 ml	46 920 €	580 m ³	10 ha
Création de routes forestières empierrées	32	2 000 ml	210 000 €	4 750 m ³	95 ha
Création de routes forestières empierrées	33	1 312 ml	144 320 €	3 750 m ³	75 ha
TOTAL	31 32 33	4 485 ml	401 240 €	9 080 m ³	180 ha

Observations :

Problématique : Le projet consiste à désenclaver un massif de 180 ha ainsi qu'une forêt indivise de 300 ha (projet 30) appartenant à des propriétaires privés sur la commune de Cazenave-Serres-et-Allens.

Actuellement, le massif de 300 hectares n'a aucune solution pour évacuer les bois (projet 30). La réalisation des projets 31 et 32 permettrait le désenclavement des 180 ha et du projet 30.

Ces projets sont analysés par rapport à la topographie du terrain mais aussi aux contraintes liées à la route départementale, le passage dans le village de Cazenave et également par rapport à la seule forêt du secteur sous document de gestion.

Pour ce désenclavement, nous avons deux options :

Option 1 : réalisation des tracés 31, 32 et 33

Option 2 : Réfection de la route départementale

Pour l'option 1, il s'agit de faire les infrastructures (projet 31 32 33) permettant de sortir les bois par le col d'Ussat en camion solo dans un premier temps. Ensuite, pouvoir créer un accès camion par les communes de Bompas et Arnave cf. projets 34 et 35.

Pour l'option 2, il s'agit de faire une étude sur le renforcement de la route départementale RD20. La consolidation de la route départementale permettrait à la fois d'accéder directement à une forêt gérée et d'effectuer un raccordement entre les projets 31 et 32 sans passer par le col d'Ussat.

La RD20 est limitée en tonnage car jugée fragile par le Conseil départemental ; elle est située sur des remblais tenus par des murs en pierre sèche.

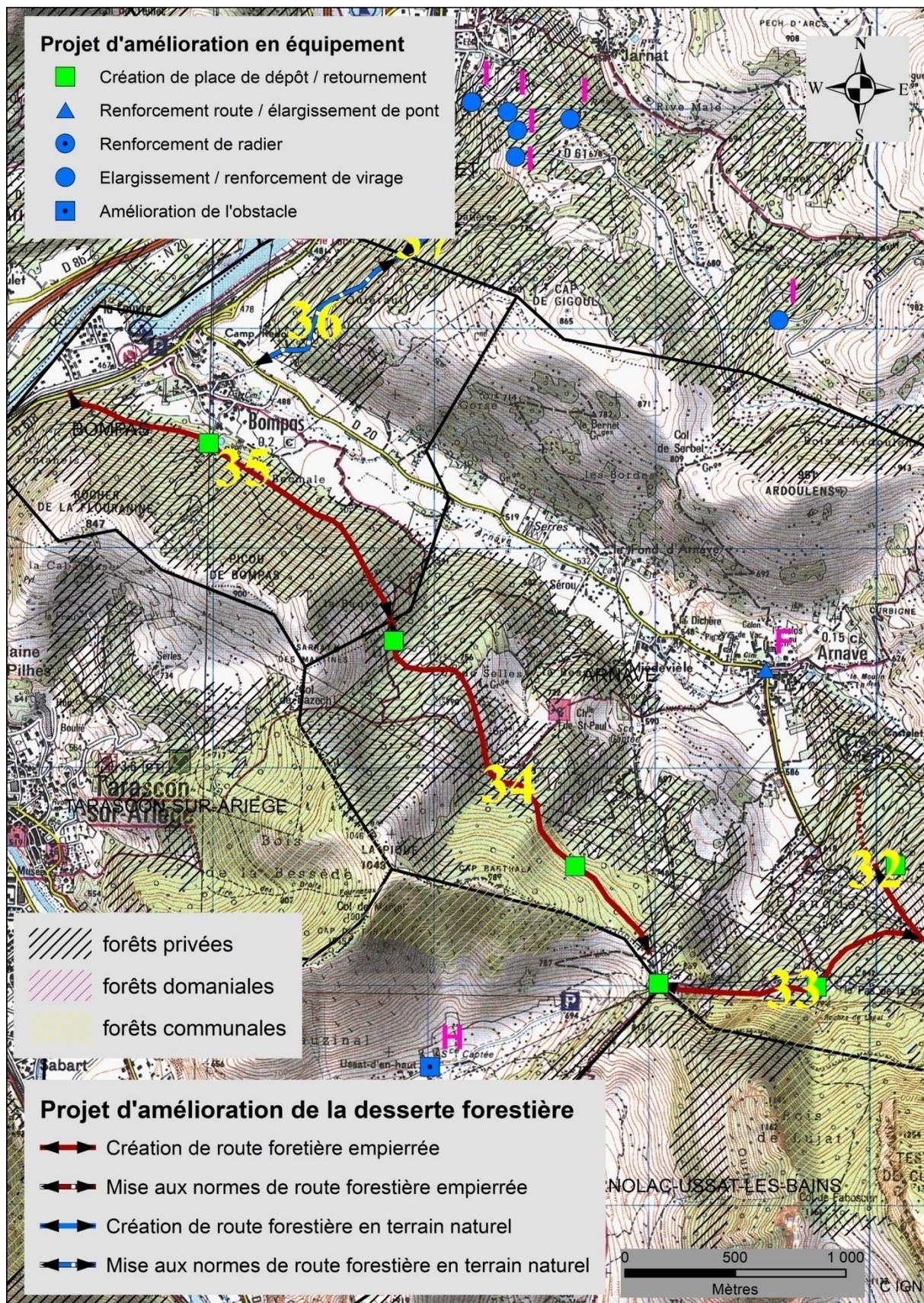
A ce jour, aucune étude n'a été effectuée pour connaître le coût du renforcement de cette route départementale. Le Conseil départemental n'a pas été sollicité pour étudier la mise en conformité de cette portion de route pour la rendre accessible aux transporteurs de bois. Il faudra prévoir également l'étude de la portance du pont pour s'assurer qu'il pourra supporter le passage des camions transporteurs de bois. A ce jour, les coûts n'ont pas été évalués et ne pourront pas être indiqués dans le schéma de desserte.

En outre, sur la commune d'Arnave, il sera préférable d'effectuer une étude paysagère avant tout projet de création de route sur le versant. En effet les projets 33 et 34 en particulier, et dans une moindre mesure le projet 32, prendraient place sur un versant visible depuis le village et jusqu'à présent vierge de grosse infrastructure. Il faudra également prêter attention à la chapelle de Saint-Paul, élément patrimonial de la commune sur ce même versant.

Les coûts sont estimatifs sur la base de 40 €/ml pour le projet 31, de 105 €/ml pour le projet 32 et 110 €/ml.

PROJET 34 et 35 Communes d'Arnavé et de Bompas
Note indicative : Projet 34 : 67.5 / Projet 35 : 40

Figure 54 : Carte des PROJETS 34 et 35 sur les communes d'Arnavé et de Bompas



Communes : Bompas et Arnave

Statut de la voirie : voie privée spécialisée

Convention d'usage à établir : Ce projet nécessitera une animation pour sa réalisation ainsi qu'une convention d'usage pour déterminer son accessibilité.

Autres utilisations : tourisme, DFCI, chasse

Contraintes environnementales : Znieff 1 : Parois calcaires et quiès de Tarascon
Znieff 2 : Parois calcaires et quiès de la haute vallée d'Ariège
Forts enjeux paysagers

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 2

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface rendu accessible
Création de routes forestières empierrées	34	2 114 ml	237 940 €	10 000 m ³	200 ha
Création routes forestières empierrées	35	1 895 ml	211 040 €	4 000 m ³	80 ha
TOTAL	34 35	4 009 ml	448 980 €	14 000 m ³	280 ha

Observations :

Cette création de route est une option si le département n'effectue pas de travaux de consolidation de la route départementale RD20 (cf. projets 31, 32 et 33). Mais également elle permet de desservir les forêts des versants Nord des communes d'Arnave et de Bompas. Cela permettra de faire circuler les camions grumiers sans franchir le col d'Ussat en descendant par la forêt communale d'Arnave pour aller en direction de la départementale D618 sur la commune de Bompas.

Il y a un enjeu intrinsèque à la réalisation de ces deux projets (la connexion au col d'Ussat ne sera pas indispensable si la RD 20 à Arnave est consolidée). Ces deux projets ne sont pas seulement un contournement d'Arnave.

La création de cette route forestière empierrée est située sur deux communes : sur la commune d'Arnave (projet 34) sur une distance de 2 114 ml puis 1 895 ml sur la commune de Bompas (projet 35)

Pour le projet 35, il faudra obtenir l'autorisation du Conseil départemental de l'Ariège pour se raccorder au réseau routier (RD 618). De plus, il faudra se conformer à la recommandation du CD 09 pour la réalisation de cet accès. Il faut prévoir du goudronnage sur les vingt premiers mètres pour

limiter l'apport de terre par les camions sur la route. Sur la départementale 618, il y a une bande cyclable à prendre en considération pour l'aménagement de la connexion. De plus, le CD 09 souhaiterait qu'un aménagement pour garer les voitures soit effectué à proximité pour éviter que les voitures ne se garent sur la bande cyclable. Pour cela, le département est propriétaire de la zone où la route forestière devrait commencer, ce qui devrait permettre la réalisation d'un élargissement.

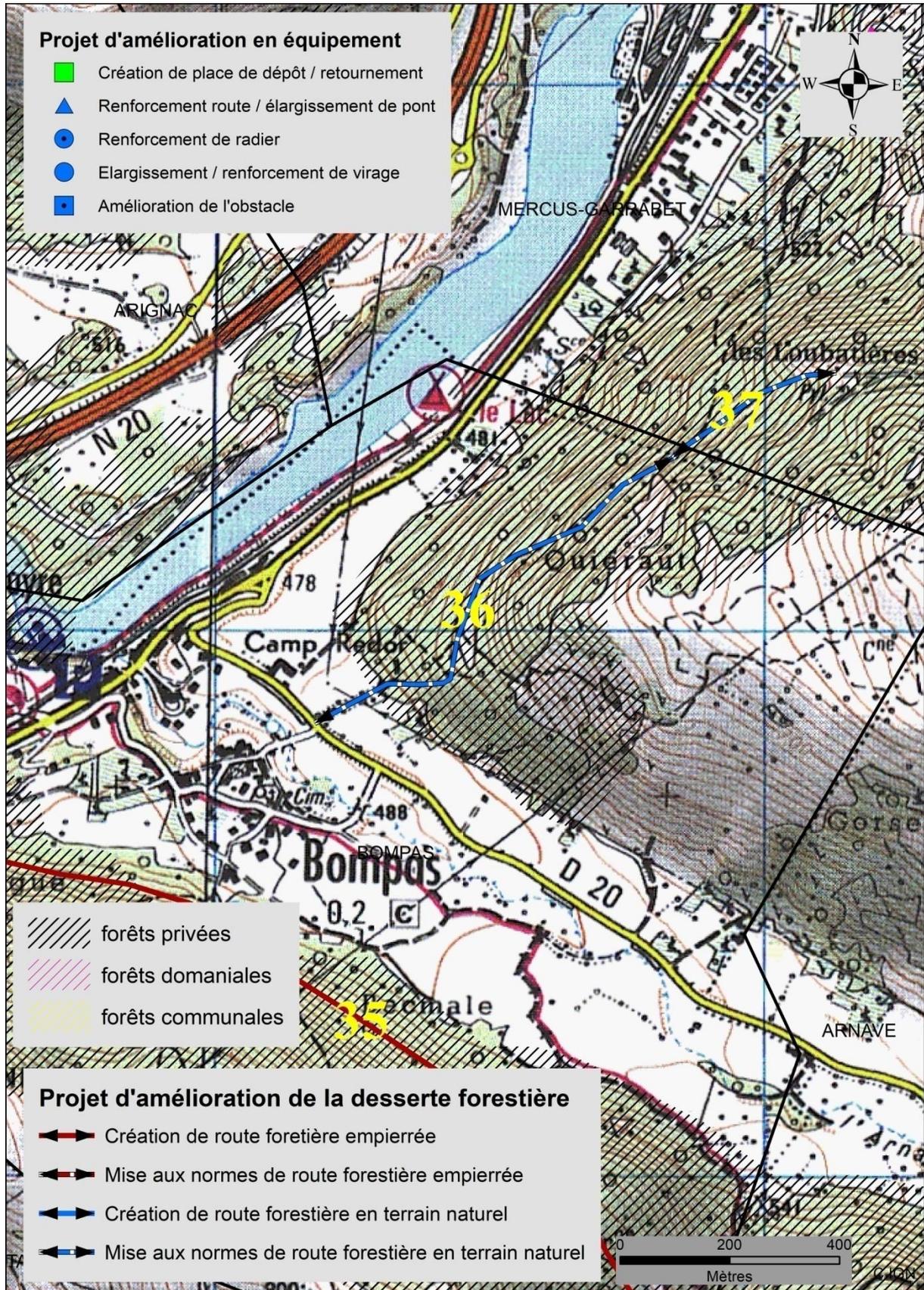
Ces deux projets seront à privilégier si le Conseil départemental n'effectue pas de consolidation de la route départementale 20 après le village d'Arnave en direction de Cazenave. (cf. Projet F de renforcement de la RD20)

Il faudra réaliser une étude paysagère afin d'évaluer l'impact de ces projets sur le versant (cf. remarque en ce sens dans la fiche des projets 31, 32 et 33).

Le coût est estimé sur la base de 112 €/ml pour les deux projets.

PROJET 36 et 37 : Commune de Bompas
Note indicative : Projet 36 : 75 / Projet 37 : 75

Figure 55 : Carte des PROJETS 36 et 37 sur la commune de Bompas



Communes : Bompas et MercusGarrabet

Statut de la voirie : voie privée spécialisée

Convention d'usage à établir : Ce projet nécessitera une animation pour sa réalisation ainsi qu'une convention d'usage pour déterminer son accessibilité.

Autres utilisations : tourisme, DFCI, chasse

Contraintes environnementales : Znieff 2 : Montagne d'Olmes

Nombre de places de dépôt et/ou retournement : 0

	Numéro projet	Longueur	Coût	Volume mobilisable	Surface desservie en plus
Mise au gabarit camion en route en terrain naturel	36	883 ml	13 245	1 900 m ³	38 ha
Mise au gabarit camion en route en terrain naturel	37	344 ml	5 145 €		
TOTAL	36 37	1 227 ml	18 390 €	1 900 m ³	0 ha

Observations :

Le projet consiste à mettre au gabarit camion en terrain naturel la piste existante (projet 36 Bompas et 37 Mercus-Garrabet). Il faut élargir la voie. Ce projet permettra d'accéder jusqu'au relais situé sur la commune de Mercus en passant par Bompas tout en desservant le petit massif forestier privé. Il n'est pas prévu d'empierrer ces deux projets car la surface à desservir est faible et que les propriétaires se feront seulement de l'auto-consommation.

Le coût est estimé à 15 € / ml.

PROJETS D'AMELIORATION EN EQUIPEMENTS SUR LE MASSIF FORESTIER DE LA SOULANE DU TABE

- Renforcement de la voirie départementale (projet F)

Il s'agit d'estimer le coût de la consolidation de la RD 20 à la sortie du village d'Arnave ainsi que d'évaluer la solidité du pont.

Figure 56 : Carte des projets d'amélioration en équipements sur le massif forestier de la Soulane du Tabe – Projet F



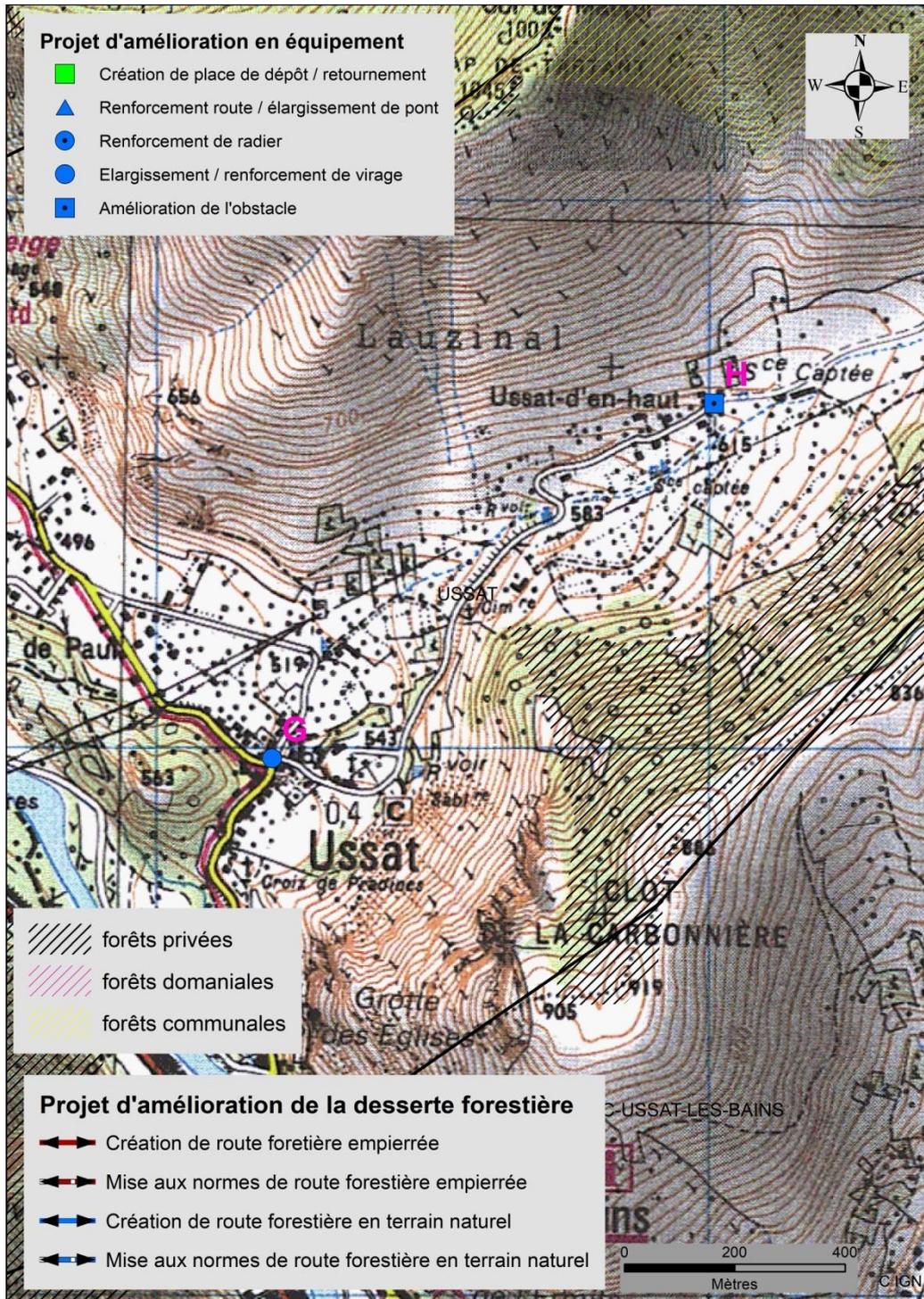
- Renforcement de la voirie communale (projet G)

Il s'agit de renforcer le trottoir ou de le décaler afin que les camions ne le détériorent pas après chaque passage. Le coût est estimé à 5 000 € HT.

- Déplacement du poteau électrique (projet H)

Pour faciliter la circulation des camions et qu'ils puissent s'engager sur la route bien dans l'axe, le poteau électrique serait à déplacer. Le coût est estimé à 5 000 € HT.

Figure 57 : Carte des projets d'amélioration en équipements sur le massif forestier de la Soulane du Tabé – Projets G et H



4.4 Massif forestier du Fourcat Ouest

Sur le territoire de la Communauté de communes, ce massif forestier représente 1 034 hectares de forêts répartis entre 904 hectares de forêts privées et 130 hectares de forêts soumises au régime forestier. Le taux de boisement moyen est de 49 %.

Sur ce massif nous avons pu diagnostiquer 0 hectares de forêt non desservies qui ont un potentiel forestier.

Ce massif est pourvu d'un schéma de desserte. Il a été rédigé en 1994.

Sur ce massif nous avons identifié six améliorations en équipement :

- Commune de Mercus-Garrabet :
 - Six virages à élargir (projet I)

Pour les projets s'inscrivant dans une zone de présence du « Grand Tétras », il convient de respecter les recommandations prescrites par l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage (ONCFS). Il convient de réaliser les travaux de créations et/ou de remise en état durant la période d'août à mi-octobre. Il faut s'assurer que la voirie sera seulement utilisée pour des raisons professionnelles afin de limiter le trafic routier. Il est préférable de fermer à la circulation ces routes forestières. Il faut réaliser une sylviculture adaptée à la pérennisation du « Grand Tétras », les coupes à blanc sont prohibées. Ces recommandations n'excluent en aucun cas la réalisation de l'étude d'impact environnemental à réaliser pour tout projet de création ou de mise aux normes de route forestière.

Figure 58 : Carte du massif forestier du Fourcat Ouest

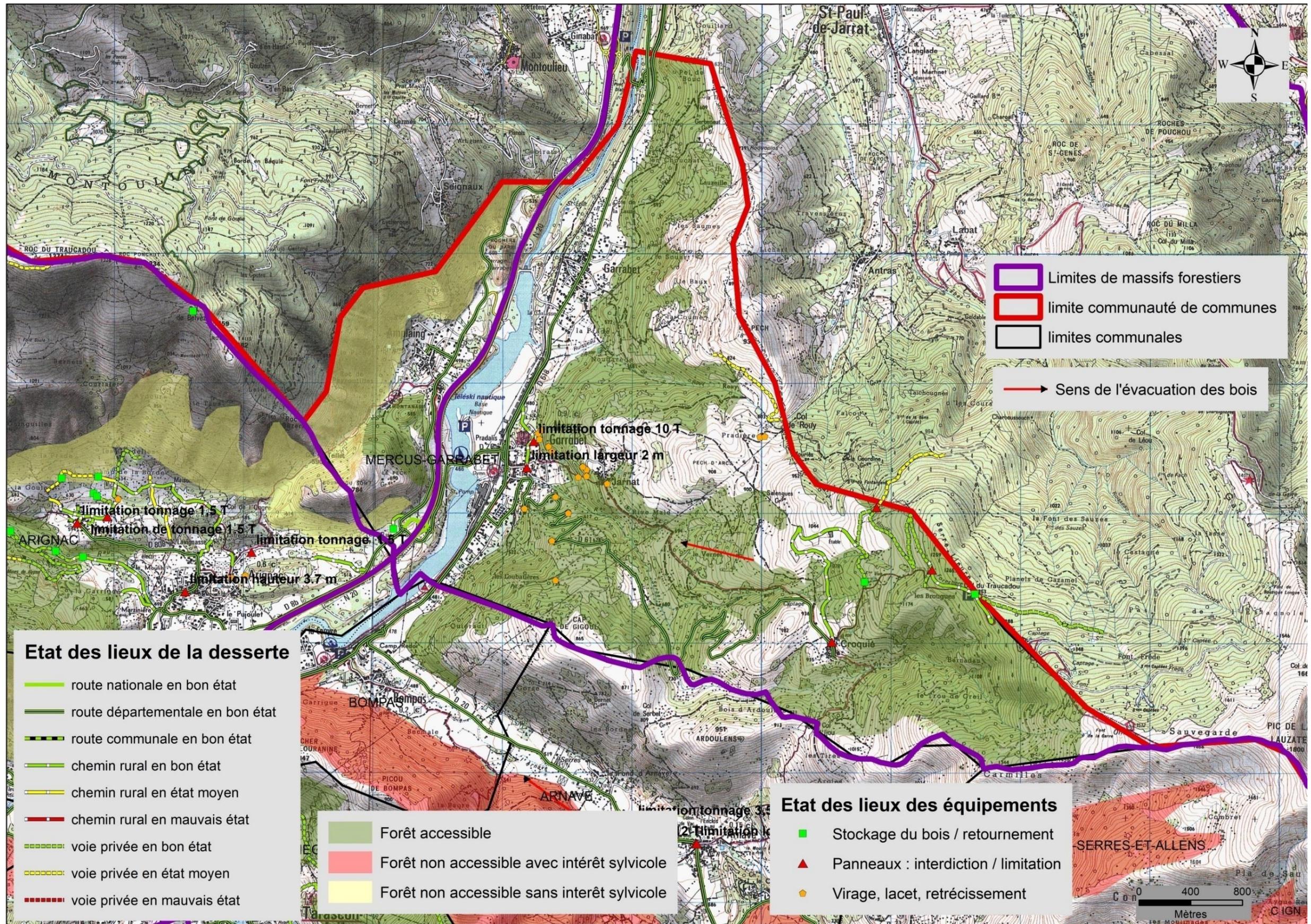
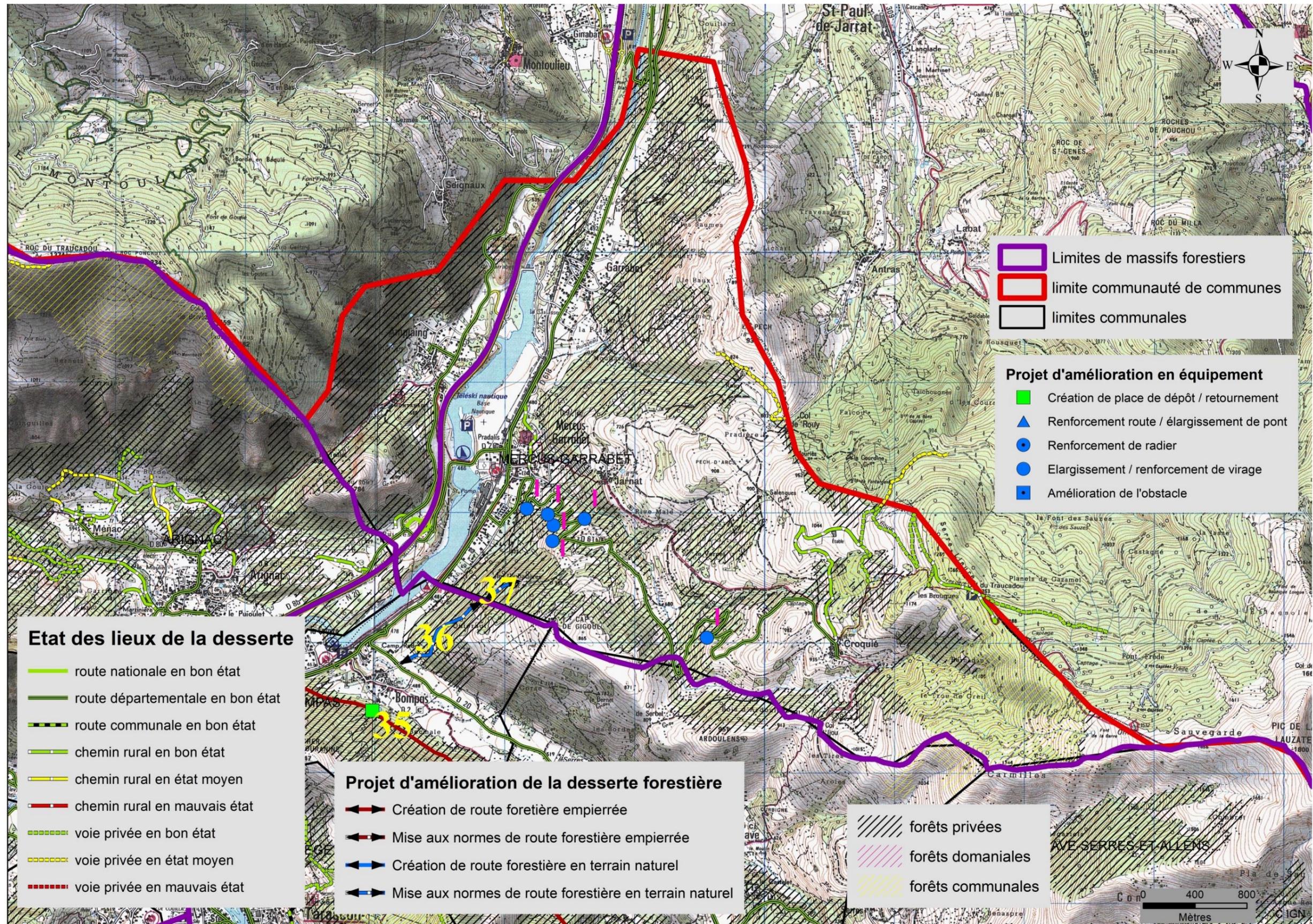


Figure 59 : Carte des projets sur le massif forestier du Fourcat Ouest

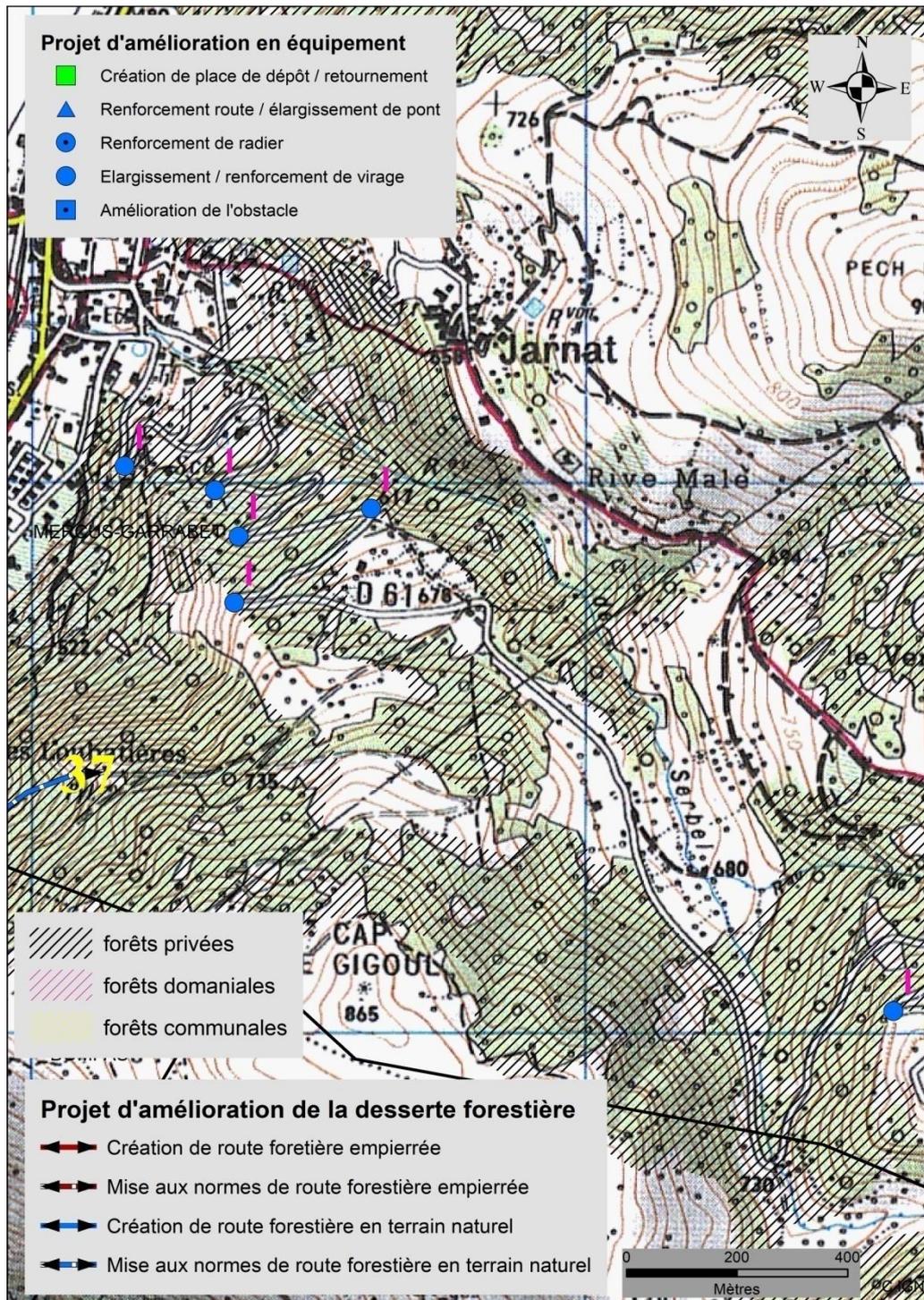


PROJETS D'AMELIORATION EN EQUIPEMENT SUR LE MASSIF FORESTIER DU FOURCAT OUEST

- Elargissement des virages permettant l'accès à la forêt communale de Mercus sur la route départementale 61 (Projet I)

Elargissement de six virages serrés pour permettre l'accès des camions à la forêt communale et permettant également de desservir la forêt privée. Le coût estimatif est de 22 500 € HT.

Figure 60 : Carte des projets d'amélioration en équipement sur le massif forestier du Fourcat Ouest



5. Conclusion

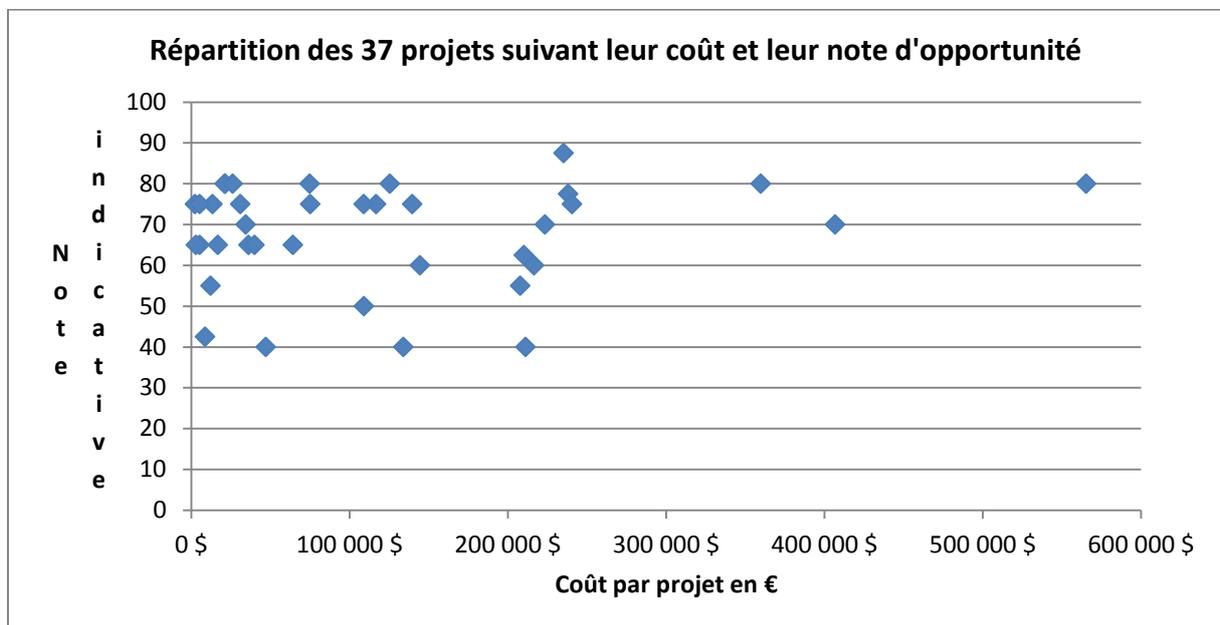
A travers cette étude, la Communauté de communes a souhaité identifier les potentialités de la mobilisation des bois sur son territoire.

Pour accéder à une ressource en bois jusqu'alors inaccessible, des projets de création et d'amélioration ont été proposés.

Sur le territoire, 37 projets de dessertes forestières ont été identifiés et permettront de mobiliser 157 780 m³ de bois sur les dix prochaines années. L'amélioration de la voirie forestière permettra d'accéder à 4 006 hectares de forêts supplémentaires.

Les projets ont un coût total de 4 525 870 € HT, allant de 2 180 € à 565 270 €.

Figure 61 : Répartition des projets selon le coût et la note d'opportunité



Le graphique ci-dessus présente la répartition des projets suivant leur note d'opportunité et leur coût. Ce graphique permet d'analyser l'étalement des investissements à produire, en fonction des difficultés de mise en œuvre des différents projets.

Une fois le projet réalisé, il ne faut pas oublier son entretien. Lors de l'entretien d'une route forestière, il convient d'intervenir pour :

- Favoriser une bonne évacuation de l'eau de ruissellement
- Maintenir la surface de roulement en bon état de circulation
- Maintenir la route dans un milieu ouvert et bien éclairé

Le coût moyen pour l'entretien d'une route en terrain naturel est de l'ordre de 210 €/km/an. Il est de l'ordre de 410 €/km/an pour une route empierrée. Sont mentionnés en annexe les différents travaux à réaliser pour pérenniser une route forestière dans le temps (cf. Annexe 7 : Coûts d'entretien des routes forestières de montagne. Guide Technique ONF 2016.).

ANNEXES

Annexe 1 : Elaboration du Schéma directeur de desserte forestière de la Communauté de Communes du Pays de Tarascon – Membres du comité de pilotage

Annexe 2 : Réglementation du transport routier de bois ronds

Annexe 3 : Protocole VIAPIR

Annexe 4 : Appel à projets 2018 pour le soutien à la desserte forestière

Annexe 5 : Arrêté préfectoral fixant les seuils de surface en matière d'obligation de demande de coupes d'arbres de futaie et de renouvellement de peuplements forestiers après coupe rase

Annexe 6 : Analyse foncière de la propriété forestière privée par commune. Carte des tènements par classes de surfaces.

Annexe 7 : Coûts d'entretien des routes forestières de montagne. Guide Technique ONF 2016.

Annexe 8 : Projet DFCI sur la commune de Rabat-les-Trois-Seigneurs

Annexe 1 : Elaboration du Schéma directeur de desserte forestière de la
Communauté de Communes du Pays de Tarascon – Membres du comité de
pilotage

Annexe 2 : Réglementation du transport routier de bois ronds

Annexe 3 : Protocole VIAPIR

Annexe 4 : Appel à projets 2018 pour le soutien à la desserte forestière

Annexe 5 : Arrêté préfectoral fixant les seuils de surface en matière d'obligation de demande de coupes d'arbres de futaie et de renouvellement de peuplements forestiers après coupe rase

Annexe 6 : Analyse foncière de la propriété forestière privée par commune. Carte des tènements par classes de surfaces.

Annexe 7 : Coûts d'entretien des routes forestières de montagne. Guide
Technique ONF 2016.

Annexe 8 : Projet DFCI sur la commune de Rabat-les-Trois-Seigneurs

