

Elaboration d'un schéma de desserte forestière sur le Parc naturel régional de la Sainte-Baume

1. Contexte

La forêt du territoire du Parc naturel régional de la Sainte-Baume a fait l'objet de plusieurs études comme l'étude sur le potentiel de bois mobilisable, le guide méthodologique de commercialisation de bois de chauffage en circuit court ainsi que le manuel paysager et environnemental de la gestion forestière mais également de plusieurs démarches stratégiques dont l'élaboration d'une Charte Forestière de Territoire (CFT), volet opérationnel forestier de la charte du parc.

Sa charte forestière de territoire signée en 2019 reste le document central qui formalise la politique et l'ambition du territoire en faveur de la forêt.

Cette charte s'est fixée comme orientation stratégique l'amélioration de la valorisation locale des produits dont une des déclinaisons opérationnelles concerne l'amélioration de la mobilisation du bois et donc la mise en place d'une desserte structurante et multifonctionnelle.

L'augmentation du volume de bois mobilisé passe par une amélioration des conditions d'accès aux parcelles forestières. La question de l'amélioration de la desserte recouvre donc à la fois l'accès à la ressource en forêt (de l'arbre au réseau routier public) et son transport jusqu'aux sites de valorisation. L'enjeu est d'une part de permettre une exploitation plus importante de la forêt à des coûts compétitifs, d'autre part de limiter les nuisances vis-à-vis de l'environnement et des autres usagers.

L'hétérogénéité des gisements forestiers, l'étendue du territoire, la répartition public/privé et les difficultés liées au contexte naturel impliquent une réflexion en amont sur la pertinence et l'organisation de l'exploitation forestière.

La réalisation d'un schéma de desserte forestière devait permettre une meilleure compréhension du territoire, de ses potentiels, de ses points noirs et permettra d'optimiser la pertinence des aménagements à réaliser.

2. Méthodologie d'élaboration

2.1. Equipe technique

- Chef de file : PNR de la Sainte-Baume
- Partenaires associés : ONF, CNPF (délégation Provence-Alpes-Côte d'Azur), SEFSAM (ex. FNB PACA)
- Prestataires externes :
 - Bureau d'études MTDA
 - Bureau d'études paysagiste : TEM Paysage

Cette pluridisciplinarité a permis de couvrir l'ensemble des enjeux associés à la réalisation de ce schéma de desserte forestière devant servir de guide général utilisable par l'ensemble des acteurs forestiers œuvrant sur le territoire du Parc.

Toutes les informations relatives au schéma de desserte sont disponibles sur le site Internet du Parc naturel régional de la Sainte-Baume :

<https://www.pnr-saintebaume.fr/en-actions/foret/amelioration-des-conditions-de-transport-des-bois-de-la-foret-aux-entreprises-de-transformation/>

2.2. La démarche

L'élaboration du schéma de desserte s'est déroulée de janvier 2021 à mars 2024 et s'est appuyée sur deux grands principes, à savoir, une expertise technique fine et une concertation tout au long de l'étude.

L'expertise technique

L'expertise technique a été basée sur un état des lieux exhaustif de l'existant afin :

- De faire le bilan des infrastructures existantes ;
- D'estimer le potentiel forestier des peuplements présents sur le territoire ;
- D'analyser les enjeux environnementaux (dans le rapport complémentaire d'évaluation environnemental du schéma de desserte) ;
- D'analyser les enjeux paysagers ;
- D'analyser la multifonctionnalité de la desserte ;
- De déterminer les zones mal desservies ;
- D'évaluer les enjeux liés à la réalisation des chantiers.

La concertation

La concertation, deuxième élément fondamental de la méthodologie, a été basée sur la mise en place de groupe de travail sous forme de Comité Technique.

Ces groupes de travail ont eu pour matière de réflexion, l'expertise technique réalisée. Ils l'ont amendée, validée, faite évoluer afin de faire émerger des solutions et de travailler aux différents scénarii possibles.

2.3. Les objectifs poursuivis

Un schéma de desserte a pour vocation de définir un programme cohérent de projets opérationnels de desserte sur un territoire. Il doit définir les tracés de desserte pour une mobilisation optimale des bois en synergie avec des besoins multifonctionnels. L'élaboration du schéma de desserte de la Sainte-Baume s'inscrit dans le souci de pérenniser la forêt du territoire comme un cadre de vie favorable aux habitants et aux usagers (touristes, randonneurs, sportifs, chasseurs...) mais également de faire de la forêt un levier de développement économique.

Pour le territoire de la Sainte-Baume, les objectifs poursuivis étaient de :

- Limiter les pressions d'exploitation sur les zones accessibles au détriment des zones non accessibles ;
- Dynamiser la gestion forestière ;
- Obtenir une meilleure efficacité dans l'utilisation des fonds publics consacrés à la desserte.

Le schéma de desserte du PNR de la Sainte-Baume s'est également soucie de répondre à l'enjeu de conciliation entre exploitation forestière et préservation des patrimoines paysagers et naturels afin de permettre aux propriétaires et aux gestionnaires forestiers de recourir à une meilleure gestion qualitative des espaces boisés.

Il a également été organisé en cohérence avec les itinéraires bois ronds, cheminements préférentiels pour les transports de bois, définis pour chaque département afin de garantir une circulation optimale de la ressource bois du territoire.

3. Contenu du schéma de desserte forestière et de son évaluation environnementale

3.1. Le schéma de desserte

Le travail multi-partenarial mené de 2021 à 2024, a abouti à un document organisé en 4 parties :

- **Données générales** : définition, historique et démarche, le schéma de cadrage, le périmètre du schéma de desserte, la concertation autour de la conception du schéma ;
- **Présentation du territoire / état initial** : analyse de la répartition foncière de la forêt, des volumes de bois à l'hectare, des dispositifs de protections des milieux et enjeux écologiques ainsi que des enjeux paysagers et patrimoniaux ;
- **État actuel de la desserte** : recensement des voies existantes et classification selon leurs natures et leurs statuts, recensement des points de noirs et équipements de dessertes connus ;
- **Analyse de l'accessibilité et des potentialités sylvicoles** : Etude sur la pente, la distance de débardage des bois et croisement avec les volumes des bois ;
- **Identification des secteurs d'interventions et propositions d'évolutions du réseau** : Recherche des secteurs à fort potentiel forestier et en manque de desserte puis propositions techniquement réalisables (sur l'aspect économique, environnemental et paysager) afin d'améliorer le réseau de desserte sur ces secteurs.

3.2. L'évaluation environnementale du schéma de desserte

L'exercice d'évaluation environnementale se traduit par un rapport environnemental qui a été élaboré en concomitance avec le schéma de desserte. Les objectifs de cette démarche d'évaluation environnementale visent surtout à :

- Favoriser une prise de décision compatible avec les objectifs de protection de l'environnement ;
- Appréhender les impacts environnementaux du schéma et d'assurer leur prise en compte et leur suivi.

Le travail multi-partenarial mené de 2021 à 2023, a abouti à un document organisé en 6 parties :

- **Présentation de la méthodologie de réalisation de l'évaluation environnementale** ;
- **Présentation générale** du schéma de desserte et articulation : objectifs, contenu, articulation avec les autres documents s'appliquant déjà sur le territoire) ;
- **Analyse de l'état initial de l'environnement et perspectives d'évolution du territoire** : principaux enjeux de la zone au regard de l'objet du document ;
- **Justification du projet** et solutions de substitution ;
- **Analyse des effets du schéma** sur les différentes thématiques environnementales et l'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- **Présentation des mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les effets** potentiellement négatifs du document ;
- **Définition des critères, indicateurs et modalités permettant le suivi des effets du schéma de desserte** sur l'environnement lors de sa mise en œuvre ;

Enfin, cette évaluation environnementale est accompagnée d'un résumé non technique.

4. Résultats de l'étude

4.1. Les zones de développement / amélioration identifiées

Afin d'identifier les secteurs où l'amélioration de desserte serait pertinente, la démarche s'est construite autour de plusieurs phases de réflexions :

- Identifier les zones concentrées en zone de « Desserte à développer – priorité forte » et « priorité moyenne » ;
- Analyser les conditions d'accessibilité : le territoire possédant de nombreux reliefs, certaines zones très difficiles d'accès voire impossible ont donc pu être exclues de la pré sélection ;
- Analyser les enjeux environnementaux et paysagers : certaines zones où l'exploitation des bois est inenvisageable (réserves biologiques, sites classés...) ont été écartées.

Des échanges avec les acteurs forestiers (Comité technique / partenaires) ont également permis d'ajouter de nouvelles zones ou d'en redimensionner certaines grâce notamment à leurs connaissances du terrain.

En résulte 13 secteurs d'intérêts à l'échelle du territoire du Parc naturel régional de la Sainte-Baume :

Secteur 1 : Trets / Nans-les-Pins

Secteur 2 : Tourves A

Secteur 3 : Tourves B

Secteur 4 : La Roquebrussanne

Secteur 5 : Mazaugues

Secteur 6 : Solliès-Toucas / Méounes-lès-Montrieux

Secteur 7 : Signes

Secteur 8 : Le Beausset

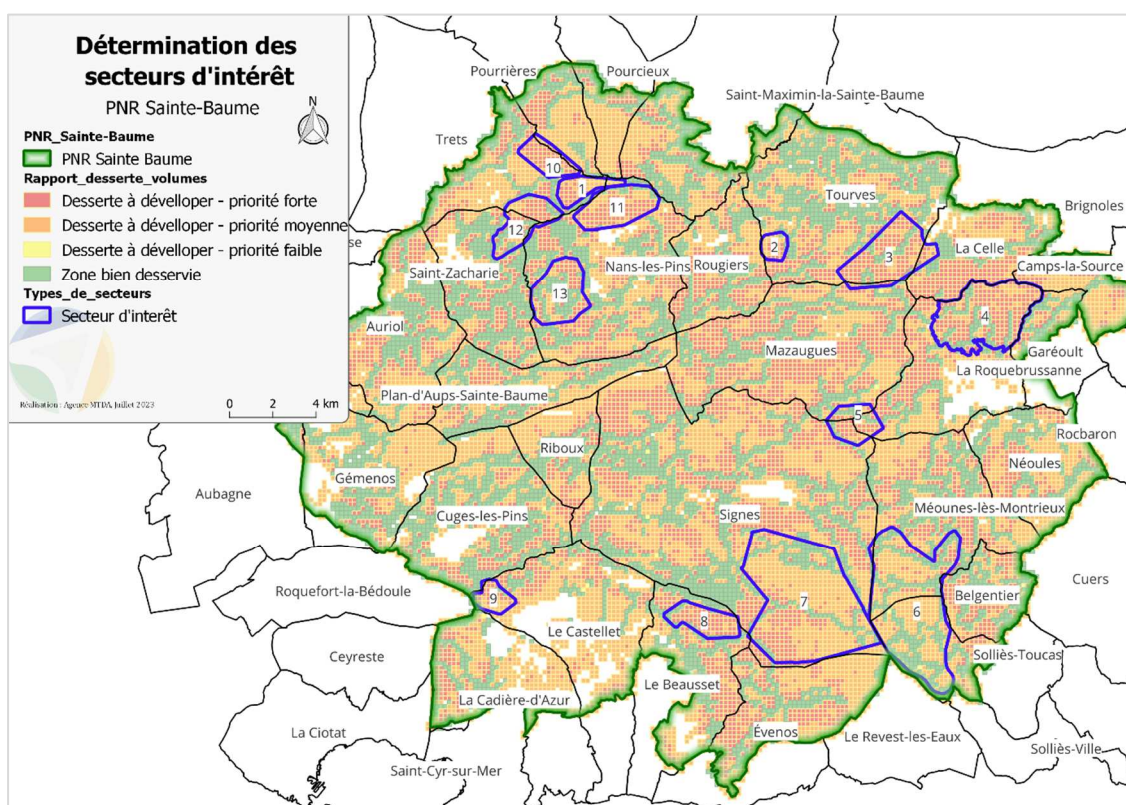
Secteur 9 : Le Castellet

Secteur 10 : Trets / Pourrières

Secteur 11 : Nans-les-Pins A

Secteur 12 : Trets / Saint-Zacharie

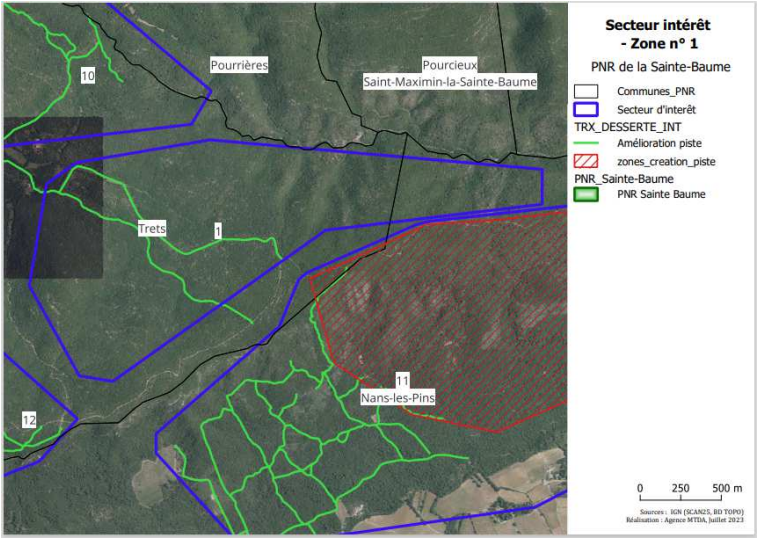
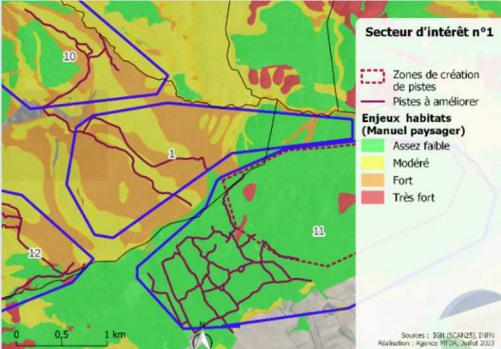
Secteur 13 : Nans-les-Pins



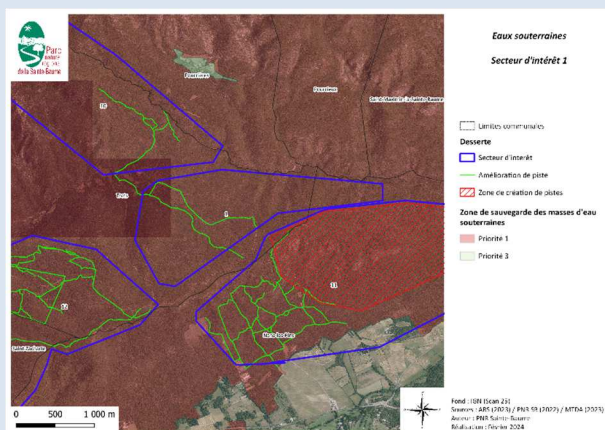
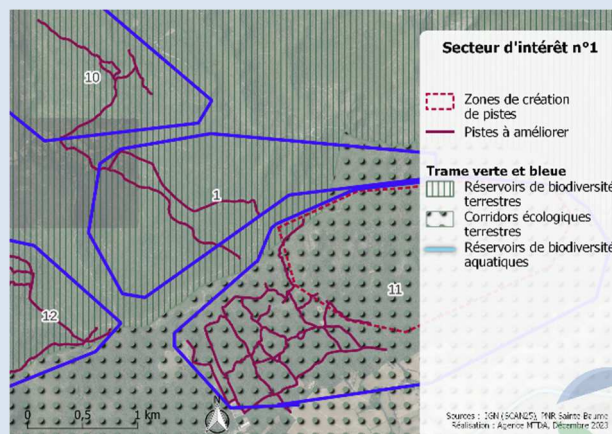
Cartographie des secteurs d'intérêt identifiés

4.2. Les analyses des effets

Au sein du schéma de desserte

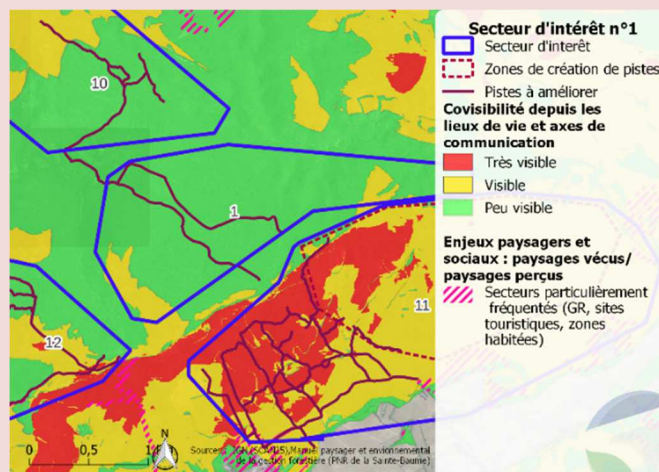
Secteur 1	Trets / Nans-les-Pins	
<p>Description</p> <p>Situé au Sud de Trets et à cheval sur Nans-les-Pins, ce secteur présente des jeunes peuplements de Pin d'Alep issus des suites de l'incendie de 1989. Ces arbres présentent un fort potentiel bois d'œuvre dans les 20 ans à venir.</p> <p>La desserte existante est correcte et la pente n'est pas un frein.</p> <p>Longueur estimative des pistes à améliorer : 3 588 mètres</p>		
<p>Objectifs du projet : Dans cette zone, la desserte en place est théoriquement déjà suffisante pour l'exploitation. Cependant, d'importants volumes de bois devront être récoltés dans environ 20 ans et la desserte devra être de bonne qualité afin de faciliter l'exploitation et l'accès grumier.</p> <p>De plus, il est prévu que des éclaircies et des dépressages soient réalisés à court et moyen terme sur la zone afin de tendre vers un objectif bois d'œuvre sur ces peuplements.</p>		
<p>Améliorations de dessertes prévues : L'objectif principal est donc d'améliorer les pistes existantes identifiées sur la carte pour qu'elles soient adaptées à l'exploitation. Il faut également prévoir de créer les équipements de desserte forestière complémentaires (place de dépôt, aire de retournement, aire de croisement) si le besoin s'avère nécessaire.</p>		
<p>Description enjeux environnementaux</p>	<p>Présence d'une ZNIEFF de type II.</p> <p>Présence d'un réservoir de biodiversité terrestre identifié au Plan du Parc.</p> <p>En zone de sauvegarde des masses d'eau souterraine de priorité 1 du PNRSB (Massif des Monts Olympe et Aurélien).</p> <p>Enjeux identifiés au sein du manuel paysager et environnemental :</p> <p><u>Habitats à enjeu fort</u> : Chênaie mixte mésoméditerranéenne en ubac, Chênaies vertes mésoméditerranéenne xérophiles à <i>Viburnum tinus</i> rupicoles et <i>Juniperus phoenicea</i></p> <p>Nidification probable de la Bondrée apivore et de l'Autour des palombes.</p> 	

Description enjeux environnementaux



Ce secteur se trouve encaissé au sein d'un micro-massif, invisible depuis des secteurs d'habitation ou depuis des routes fréquentées.

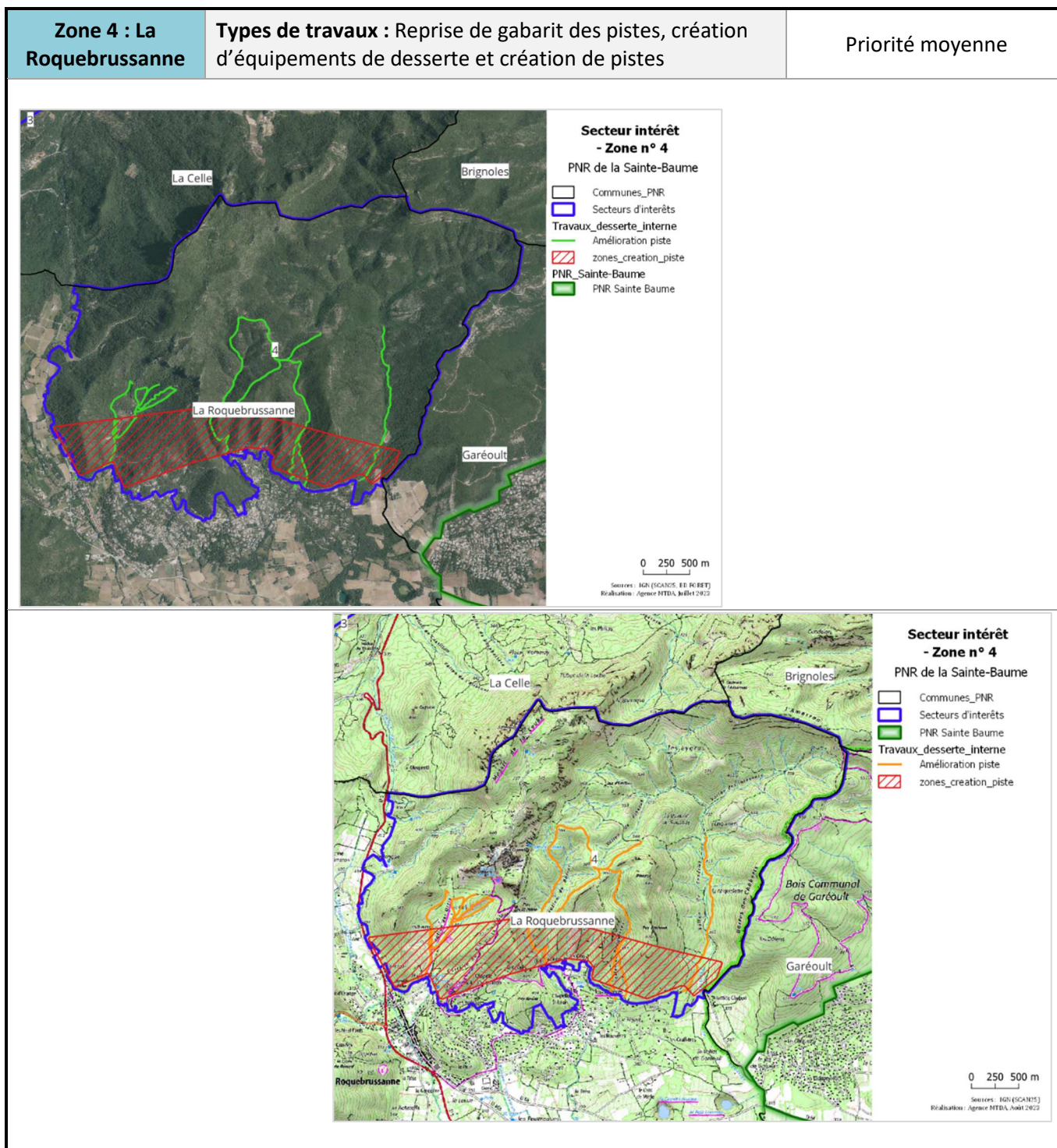
Description enjeux paysagers et sociaux



Recommandations spécifiques

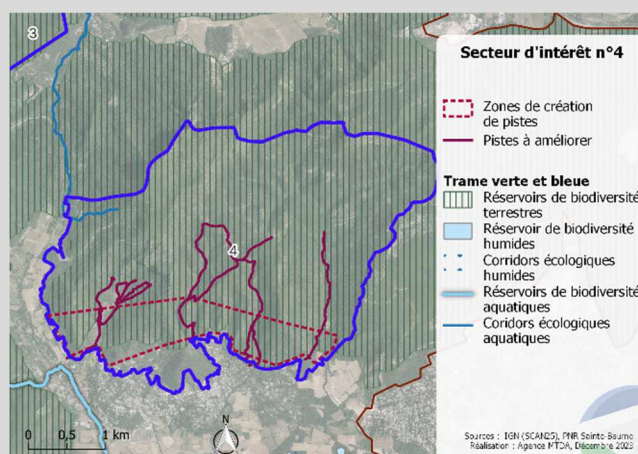
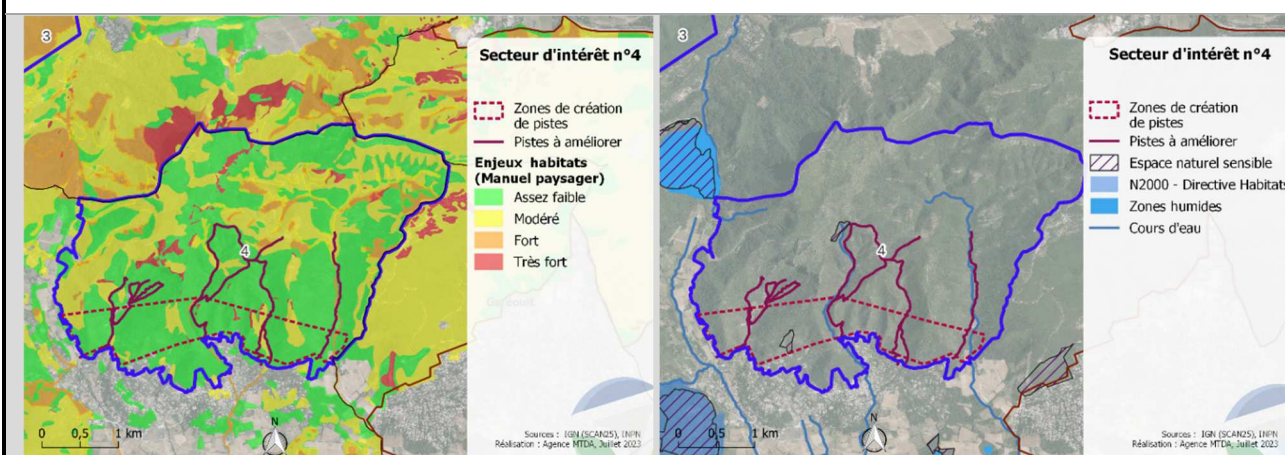
- Ne pas créer de desserte dans les habitats à enjeux fort et très fort ;
- Appliquer les principes de précaution pour garantir la préservation des masses d'eau souterraines stratégiques pour l'eau potable (lien zone de sauvegarde priorité 1) ;
- Si présence de fréquentation, soigner plus particulièrement les opérations d'élargissement et les bandes de débroussaillage, attention aux remblais-déblais induits (notamment vis-à-vis du camping « La Gantesse » de Saint-Zacharie).

4.1. Au sein de l'évaluation environnementale



Environnement naturel

Enjeux liés aux habitats		Assez faibles à forts			Trame verte et bleue du PNR			
Natura 2000	APB	ENS	RB	ZNIEFF		Terrestre	Humide	Aquatique
Non	Non	Oui	Non	ZNIEFF II	Réservoirs	Oui	Non	Non
Zones humides		Non			Corridors	Non	Non	Oui (hors pistes et hors zone de création)
Cours d'eau		Oui						



Points de vigilance

Enjeux identifiés au sein du manuel paysager et environnemental :

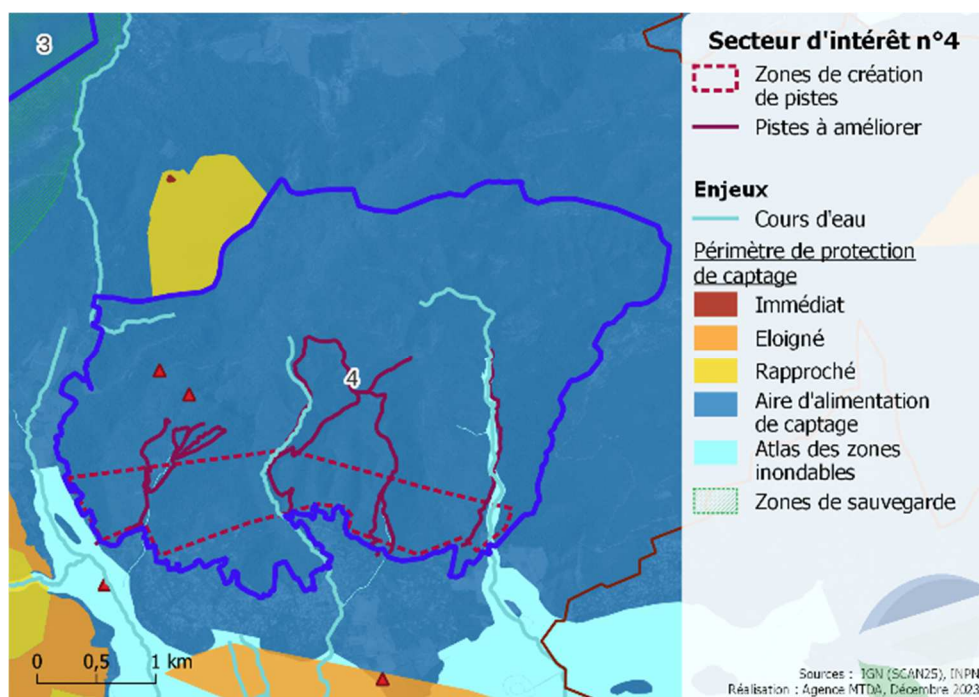
Plusieurs rapaces nicheurs à enjeu de conservation : Circaète Jean-le-Blanc, Autour des palombes.

Habitats à enjeux très forts : Parois rocheuses dolomitiques à *Galium pusillum*, Pelouses mésoméditerranéennes calcicoles xérophiles à *Brachypodium retusum*, Parois rocheuses calcaires des ubacs à *Silene saxifraga*, Pelouses d'annuelles xérophiles calcicoles, Chênaies blanches supraméditerranéennes calcicoles à *Ilex aquifolium*.

Habitats à enjeux forts : Chênaie mixte mésoméditerranéenne en ubac, Peupleraies rivulaires mésoméditerranéennes à *Populus alba* et *Salix alba*, Chênaies vertes mésoméditerranéennes xérophiles à *Viburnum tinus* rupicoles et à *Juniperus phoenicea*.

Environnement physique

Risques			Eau potable			
AZI	Espaces de bon fonctionnement	Cavités	Aire d'alimentation de captage	Périmètres de protection de captage	Ressource en eau souterraine stratégique (SDAGE)	Zones de sauvegarde délimitée (SDAGE)
Oui	Non	Oui	Oui	Non	Oui	Non



Interdictions et recommandations spécifiques intégrées au schéma de desserte

- Ne pas créer de pistes dans les habitats à enjeux forts et très forts ;
- Ne pas créer de nouvelles dessertes à moins de 100m des cours d'eau ;
- Ne pas créer de nouvelles dessertes en zones inondables inscrites dans l'atlas des zones inondables ;
- Réaliser une étude hydraulique lors de la création de desserte pour adapter le futur itinéraire technique (ex. création de fossés latéraux pour l'évacuation de l'eau, bon éclairage favorisant l'évaporation en surface...) ;
- Appliquer les principes de précaution pour garantir la préservation des masses d'eau souterraines stratégiques pour l'eau potable.

4.3. Les préconisations

Les éléments d'enjeux environnementaux et socio-paysagers des différents secteurs ont été intégrés au schéma de desserte ainsi que les **recommandations spécifiques par secteurs** suivantes :

- Ne pas créer de desserte dans les habitats à enjeux forts et très forts ;
- Pour les secteurs 3, 5 et 6, ne pas créer de desserte dans les périmètres de protection de captage ;
- Pour les secteurs 3 et 6, où des améliorations de pistes existantes sont situées dans des périmètre de protection de captage :
 - Respecter les prescriptions des DUP des périmètres de protection des captages concernés,
 - Assurer la circulation des engins exclusivement dans le réseau de desserte prévu à cet effet en renforçant les signalétiques existantes pour chaque type de voies (route, pistes, pistes de débardage) afin de réduire tous risques d'accidents ;
 - Exiger le stationnement, l'entretien et le remplissage en carburant des engins à des endroits hors périmètre de protection de captage en phase de travaux d'amélioration des pistes, mais également en phase d'exploitation de la piste forestière existante) ;
- Ne pas créer de nouvelles dessertes en zones inondables inscrites au sein de l'atlas des zones inondables ;
- Ne pas créer de pistes à proximité des cavités ;
- Soigner particulièrement les remblais-déblais ;
- Soigner les bandes débroussaillées ;
- Les nouveaux tracés devront éviter de se présenter en perpendiculaire de la crête où passe le GR (secteur 7) ;
- Pour le secteur 10, vérifier l'incidence de l'amélioration de la piste en crête vis-à-vis de sa proximité avec le monument ;
- Pour les secteurs 11 et 13, le tracé des nouvelles pistes ne doit pas créer de cicatrices visibles depuis la D560 notamment.

Des préconisations s'appliquant sur tous les secteurs ont également été intégrées :

- Adaptation du calendrier des travaux de création, de mise au gabarit et des travaux d'entretien (débroussaillage, caniveaux, revers d'eau...) ;
- Préservation ou coupe en douceur des arbres gîtes potentiels, c'est-à-dire couché délicatement avec le houppier (grue, pelle araignée) afin d'amortir les chocs éventuels. Puis, celui-ci sera laissé au repos toute la nuit, poussant la chauve-souris à s'enfuir et à ne pas revenir s'y abriter ;
- Mise en défens des milieux sensibles de la zone du projet et de sa proximité en phase travaux ;
- Respect d'un plan de circulation et balisage du chantier ;
- Limitation de la prolifération des espèces végétales invasives ;
- Maintien du bois mort au sol ;
- Dans le cas où l'emprise des travaux se trouvent en site Natura 2000, le gestionnaire du site sera contacté dès les premières phases de travail ;
- Dans le cas où l'emprise des travaux se trouvent en ENS, le gestionnaire du site sera associé ;

- Dans le cas où l'ouvrage de desserte serait identifié comme important pour la DFCI et ainsi où il serait nécessaire de réaliser des travaux de débroussaillage de part et d'autre, l'entretien de la bande débroussaillée de sécurité sera réalisé de manière alvéolaire, pour préserver des îlots arbustifs. La taille des alvéoles augmentera avec l'éloignement de la piste. Les quelques arbres isolés présents aux abords de la piste devront être préservés au maximum lors du débroussaillage ;
- Suivi du chantier régulier :
 - Les déchets de chantiers seront évacués et les matériaux issus des travaux seront entreposés en dehors des zones naturelles ;
 - Soigner les opérations d'élargissement d'ouvrages et la réalisation des bandes de débroussaillage associées ;
 - Soigner particulièrement les remblais-déblais induits par la création des pistes, à minimiser au maximum (épouser le relief).

De plus des **précautions techniques** sur tous les secteurs seront également prises spécifiquement afin de **préserver la qualité des sols et celle des eaux superficielles et souterraines** (en particulier en présence des zones de sauvegarde des eaux souterraines) :

- Lors de la conception des travaux de desserte :
 - Étudier et de raisonner sa conception et sa réalisation pour éviter des pentes en long trop fortes, des ouvrages d'art sous-dimensionnés ou mal positionnés...et réaliser d'une étude hydraulique lors de la création de desserte pour adapter le futur itinéraire technique (ex. création de fossés latéraux pour l'évacuation de l'eau, bon éclairage favorisant l'évaporation en surface...) ;
 - Privilégier les zones portantes ;
 - Eviter les zones humides et les cours d'eau.
 - La création de desserte ne se fera pas à moins de 100m des cours d'eau et des ripisylves ;
 - Suivre la topographie en limitant les décaissements et remblais ;
 - Quand il n'est pas possible de maintenir la continuité hydraulique et la dispersion des flux de l'amont vers l'aval, il faut mettre en place des ouvrages d'art (ponts, buses, fossés, etc.) adaptés aux débits, aux types et aux sens de ruissellements, et, le cas échéant, diriger ces eaux de ruissellement vers des zones de décantation adaptées ;
 - Dans le cas de réhabilitation avec un accès pérennisé, avec un franchissement de cours d'eau, un franchissement permanent sera réalisé en privilégiant un ouvrage ouvert ne modifiant pas le lit mineur et les berges. Dans le cas d'accès peu fréquents, un franchissement temporaire sera privilégié. La fiche technique Franchir un cours d'eau de l'ONF donne des préconisations à appliquer.
- Lors de la réalisation des travaux de desserte :
 - Choisir des entreprises qualifiées, reconnues et certifiées pour réaliser les travaux, ce qui facilite la mise en application des pratiques forestières adaptées ;
 - Identifier les zones sensibles du site d'intervention pour en informer l'exploitant lors d'une visite préalable du chantier (zones humides et mouilleuse, etc.) ;
 - Sensibiliser et informer le personnel et l'encadrement aux questions environnementales ;
 - Établir un contrat écrit avec l'entreprise intervenant en forêt pour préciser les clauses nécessaires au respect de la qualité de l'eau en y intégrant les éventuelles contraintes de la déclaration d'utilité publique ;
 - Assurer la circulation des engins exclusivement dans le réseau de desserte prévu à cet effet (cloisonnements d'exploitation, pistes, etc.) ;
 - Réaliser les travaux pendant les périodes les plus sèches ou sur sols réessuyés ;
 - Assurer un suivi attentif du chantier.

- Pour éviter tous risques de pollutions par les hydrocarbures en phase de travaux de desserte qu'en phase d'exploitation des dessertes :
 - Former et sensibiliser le personnel ;
 - Entreposer les substances dangereuses nécessaires aux travaux (carburant, huiles...) contenants étanches permettant de prévenir toute fuite ;
 - Utiliser des cuves conformes à la législation, c'est-à-dire à double paroi ou des bacs étanches de contenance au moins égale à celle de la cuve ;
 - Stocker les contenants (cuves) loin des zones sensibles et mettre en place de zones étanches si le stockage d'hydrocarbures, d'huiles ou de déchets est nécessaire ;
 - Employer un système de pompage efficace lors de la réalisation du plein des machines ;
 - Réaliser les opérations d'entretien/réparation, de remplissage des réservoirs et de lavage des engins en dehors de la zone à travailler et dans des zones peu sensibles pour la qualité de l'eau et en veillant à ne pas rejeter d'eaux souillées sur le site ;
 - Utiliser préférentiellement des huiles biodégradables ;
 - Doter les véhicules de chantier d'un kit d'absorption (kit antipollution) ;
 - Prévoir la présence de deux personnes lors des manipulations ;
 - Exiger des véhicules d'exploitation en bon état et conformes à la législation ;
 - Stationner les engins en dehors des zones sensibles et à distance des cours d'eau.

4.4. Le suivi

Quatre indicateurs de suivi ont été retenus :

Indicateurs	Source de la donnée	Etat initial (2024)	Valeur cible (2032)
Nombre de kilomètres de dessertes réhabilités dont nombre de kilomètres en Natura 2000	Maîtres d'ouvrages des projets (ONF, communes, ...)	0	58 963 m soit 70 % des estimations sur l'ensemble des secteurs
Nombre de kilomètres de dessertes créées dont nombre de kilomètres en Natura 2000	Maîtres d'ouvrages des projets (ONF, communes, ...)	0	A définir en fonction des caractéristiques des secteurs et des enjeux identifiés
Nombre de projets ayant entraîné une visite de terrain avec l'animateur N2000 pour adapter les travaux aux enjeux écologiques	Maîtres d'ouvrages des projets (ONF, communes, ...), animateurs Natura 2000	0	Tous les projets en zones Natura 2000
Nombre de projets ayant entraîné une visite de terrain avec un écologue pour adapter les travaux aux enjeux écologiques	Maîtres d'ouvrages des projets (ONF, communes, ...)	0	Tous les projets

5. La communication autour du schéma de desserte

L'ensemble des documents produits dans le cadre de cette étude (schéma de desserte forestière, évaluation environnementale et son résumé non technique, Avis de l'autorité environnementale et son mémoire en réponse ainsi que la déclaration environnementale) seront mis à disposition sur le site Internet du Parc.

The screenshot shows a web page from the Parc Naturel Régional de la Sainte-Baume. The main heading is "Amélioration des conditions de transport des bois de la forêt aux entreprises de transformation". Below the heading is a photograph of a tractor loading logs onto a large pile. To the right of the image is a quote from Roger ANOT, President of the "Forêt" commission and 1st Deputy of the commune of Belgentier. The quote discusses the importance of sustainable forest management and local product valorization. Below the quote is a "Contact" section for Stéphanie Singh, and a "Liens associés" section with links to external resources. At the bottom, there are logos for the European Union and the Provence-Alpes-Côte d'Azur region, along with the text "L'importance du réseau de transport".

Amélioration des conditions de transport des bois de la forêt aux entreprises de transformation

Elu référent

Roger ANOT
Président de la commission "Forêt" et 1er Adjoint de la commune de Belgentier

Orientation 8 : Accompagner le développement d'une économie forestière durable et la reconnaissance des services environnementaux et sociaux assurés par la forêt
Mesure 21 : Impulser une meilleure valorisation locale des produits de la forêt et expérimenter de nouveaux débouchés

Contact

Stéphanie Singh
Chargée de mission Forêt & animatrice de la CFT de la Sainte-Baume
04 42 72 35 22
stephanie.singh@pnr-saintebaume.fr

Liens associés

- Plateforme du Département du Var « Info Poids Lourds » (www.var.fr)
- Page du groupe de travail desserte forestière du CRIGE PACA (www.crig-paca.org)

Le territoire de la Sainte-Baume est desservi par diverses infrastructures : autoroutes, routes, pistes DFCI, sentiers et chemins. Toutefois, ce réseau n'est pas toujours adapté aux caractéristiques des engins d'exploitation forestière dont les dimensions et le poids sont parfois incompatibles avec la praticabilité des voies. Afin de fluidifier la circulation des engins tout en limitant les risques d'accident et de dégradation des voies, un travail de recensement des caractéristiques des routes et des pistes forestières est actuellement en cours.

UNION EUROPÉENNE
REGION SUD
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

L'Europe investit dans les zones rurales

L'importance du réseau de transport

Des sessions de formations à l'attention des élus et des propriétaires privés abordant cette thématique seront également planifiées en partenariat avec l'ONF et le CNPF.