



Forêts



Conseil Général de la
Lozère

4 rue de la Rovère - BP 24
48001 Mende CEDEX

Mission d'analyse et d'expertise

**Élaboration du schéma
départemental
d'amélioration de la
desserte externe des
massifs forestiers du
département de la
Lozère**

Rapport de synthèse



SOMMAIRE

| | | |
|--------|--|----|
| 0. | Contexte de l'étude..... | 4 |
| 0.1. | Contexte forestier | 4 |
| 0.2. | Les besoins en desserte externe sur le département de la Lozère | 5 |
| 0.2.1. | Le réseau routier de la Lozère..... | 5 |
| 0.2.2. | Compte rendu des tables rondes forêt-bois | 5 |
| 0.3. | Étapes de construction du schéma de desserte | 5 |
| 1. | Analyse de la ressource forestière sur 20 ans sur l'ensemble de la Lozère | 6 |
| 1.1. | Ressource forestière en forêt publique | 6 |
| 1.1.1. | Estimation des volumes prévus à la récolte sur 20 ans en forêt publique | 6 |
| 1.1.2. | Intégration des valeurs économiques..... | 6 |
| 1.2. | Ressource forestière en forêt privée | 6 |
| 1.2.1. | Estimation des volumes et valeurs en forêt privée disposant d'un document de gestion..... | 6 |
| 1.2.2. | Estimation des volumes et valeurs prévues annuellement en forêt privée ne disposant pas d'un document de gestion | 7 |
| 1.3. | Données de prix « bord de route » | 8 |
| 2. | Proposition d'itinéraires de vidange des bois | 9 |
| 2.1. | Cartographie participative en présence du syndicat des récoltants forestiers de la Lozère..... | 9 |
| 2.2. | Recensement des besoins en terme de voirie auprès de l'ONF et du CRPF | 9 |
| 2.3. | Cartographie participative en ligne | 9 |
| 3. | Validation par grand secteur forestier des itinéraires de vidange des bois..... | 11 |
| 3.1. | Mise en place d'ateliers territoriaux | 11 |
| 3.2. | Travaux envisagés suite aux ateliers territoriaux | 11 |
| 4. | Analyse technique des axes routiers prioritaires | 14 |
| 4.1. | Création et renseignement d'une base de données..... | 14 |
| 4.1.1. | Ventilation des valeurs et volumes de récolte prévus par grand massif forestier | 14 |
| 4.1.2. | Création d'une base de données..... | 15 |
| 4.2. | Évaluation du coût des travaux | 15 |
| 4.3. | Bilan..... | 15 |
| 5. | Hiérarchisation des travaux d'investissement | 17 |
| 5.1. | Définition des enjeux | 17 |
| 5.1.1. | Les enjeux forestiers | 17 |
| a. | Autres enjeux..... | 18 |
| 5.2. | Hiérarchisation inter-massifs | 18 |
| 5.2.1. | Méthode..... | 18 |
| 5.2.2. | Résultats..... | 19 |
| 5.3. | Hiérarchisation intra-massif | 20 |
| 5.3.1. | Bénéfices économiques des travaux..... | 20 |
| 5.3.2. | Scénarii analysés..... | 20 |
| 5.3.3. | Méthodologie pour l'étude du rapport coût-bénéfice | 20 |



| | | |
|--------|--|----|
| 5.3.4. | Mise en application du rapport coût-bénéfice dans la hiérarchisation intra-massif..... | 21 |
| 6. | Liste des travaux retenus | 22 |
| 7. | Conclusion..... | 24 |
| 8. | Annexes..... | 25 |
| 8.1. | Liste des projets de desserte évoqués en ateliers territoriaux | 25 |
| 8.2. | Les massifs forestiers définis pour l'étude et les travaux envisagés suite aux ateliers territoriaux | 31 |
| 8.3. | Méthodologie pour l'étude du rapport coût-bénéfice | 32 |
| 8.4. | Cartographie routes et forêts desservies par scénario de desserte de massif forestier ... | 33 |
| 8.5. | Routes et forêts desservies par scénario de desserte de massif forestier..... | 34 |
| 8.6. | Cartographie des travaux retenus | 34 |
| 8.7. | Exemple de fiche-travaux | 35 |



Table des illustrations

Cartes

| | |
|--|----|
| Carte 1- Les forêts publiques et privées de la Lozère | 4 |
| Carte 2 - Résultats des entretiens et de la cartographie en ligne participative | 10 |
| Carte 3- Les dix territoires forestiers définis pour les ateliers et lieux de réunions | 11 |
| Carte 4 - Les projets recensés suite aux Ateliers Territoriaux | 12 |
| | 31 |
| | 34 |

Tableaux

| | |
|--|----|
| Tableau A - Coefficients de pondération (en%) des données de volume de récoltes issus des PSG pour correspondance à la forêt privée "non gérée" | 8 |
| Tableau B - Surcoûts (en €/m ³) liés à l'exploitation en fonction de la typologie des peuplements et de leur classe d'exploitabilité | 8 |
| Tableau C - Caractéristiques des massifs forestiers de l'étude | 14 |
| Tableau D - Nombre de travaux présélectionnés par massif forestier | 19 |
| Tableau E - Projets présélectionnés servant la desserte d'un massif forestier | 20 |

Figures

| | |
|--|----|
| Figure 1 - Résultat des Ateliers Territoriaux - Nombre de projets par type | 13 |
| Figure 2 - Répartition des travaux par classe de prix | 16 |



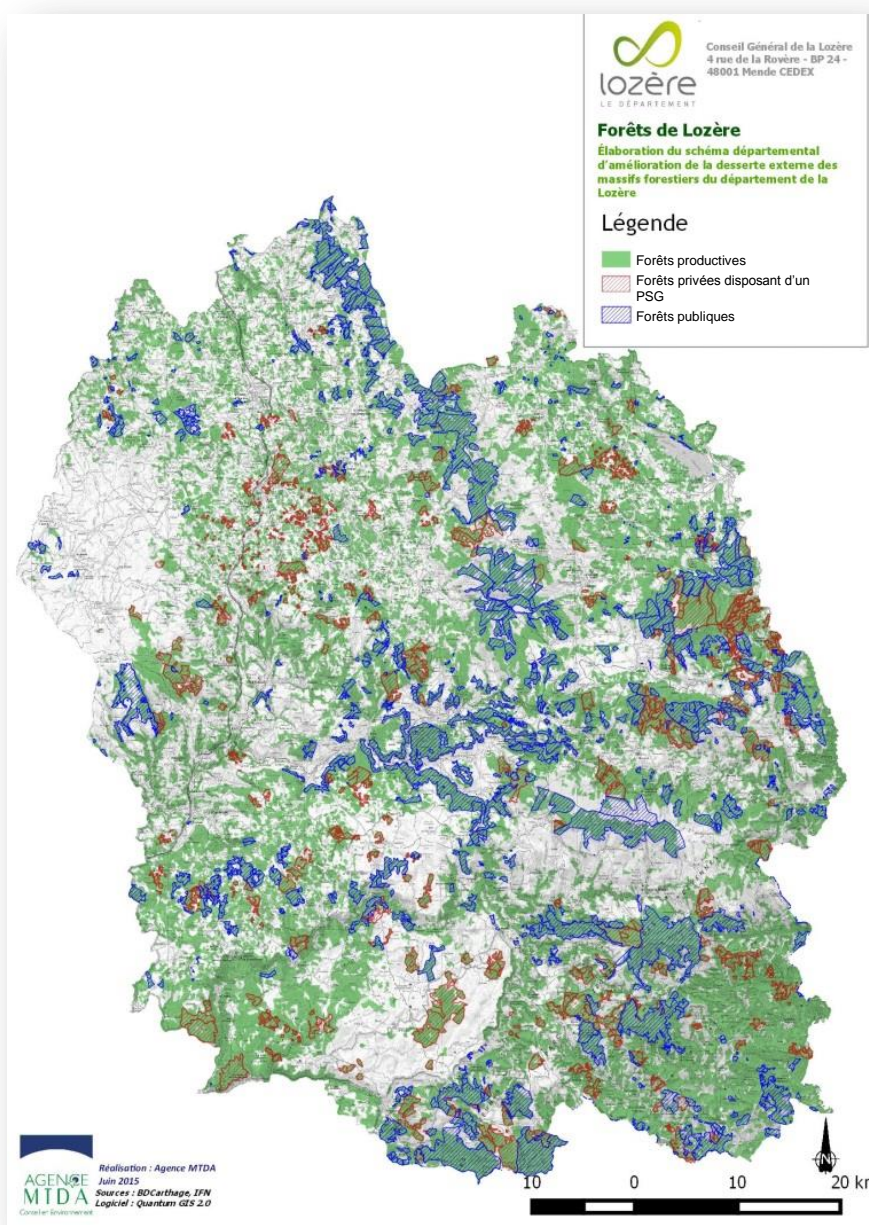
0. Contexte de l'étude

L'élaboration du schéma de desserte externe des massifs forestiers a démarré en mai 2014. Il anticipe les orientations de la dernière loi d'avenir de la forêt, qui a intégré, depuis octobre 2014, une obligation des Départements (article 153-8 du Code Forestier) d'élaborer chaque année un schéma d'accès à la ressource forestière en concertation avec les communes et les établissements publics de coopération intercommunale concernés. Il répond à des enjeux déjà définis lors de la Table Ronde Forêt /Filière bois de la Lozère d'octobre 2013.

0.1. Contexte forestier

La forêt lozérienne productive couvre, selon la BD Forêt de IGN, 231 000 hectares dont environ 35% sont dotés d'un document de gestion durable (aménagement forestiers et plans simples de gestion). Riche d'un capital bois sur pied estimé à 32 millions de m³, la forêt lozérienne constitue donc un enjeu stratégique au niveau de l'économie du territoire

Carte 1- Les forêts publiques et privées de la Lozère





0.2. Les besoins en desserte externe sur le département de la Lozère

0.2.1. Le réseau routier de la Lozère

Le réseau routier de la Lozère se compose de :

- ③ 290 Km de Routes Nationales
- ③ 2 155 Km de Routes Départementales
- ③ 3 600 Km de Routes Communales.

Ce réseau n'est pas toujours compatible avec le trafic poids lourd, ponctuel ou fréquent, ce qui pénalise la sortie des bois dans certains secteurs. En parallèle, l'entretien des voiries correspond à un poste budgétaire très important pour les collectivités. C'est la raison pour laquelle le transport de bois est un sujet préoccupant, tant pour les collectivités que pour les professionnels de la filière forêt bois.

Les points noirs du réseau routier et les réticences croissantes de certains élus à voir leurs voiries empruntées constituent des freins au développement économique de la filière forêt-bois.

Face aux risques identifiés en matière de sécurité ou d'endommagement de voiries, ouvrages d'art et abords, le maire peut contraindre la circulation des poids lourds par une limitation du tonnage ou de la vitesse, d'après l'article R. 141-3 du code de la voirie rurale, et l'article D. 161-10 du code rural, sous réserve de respecter le principe de non-entravement de l'activité économique.

0.2.2. Compte rendu des tables rondes forêt-bois

Depuis 2009, la Table Ronde Forêt /Filière bois de la Lozère a considéré comme prioritaire d'agir sur l'amélioration de la desserte forestière (desserte interne et desserte externe) compte tenu du constat suivant :

- ③ les forêts lozériennes sont globalement sous-exploitées en raison des difficultés d'accès, du morcellement du foncier, de la topographie défavorable,
- ③ un fort potentiel de récolte est attendu dans les 10 prochaines années,
- ③ le réseau de desserte des massifs doit être amélioré pour le transfert de bois vers les unités de première transformation.

Le schéma de desserte s'inscrit dans une démarche concertée d'aménagement d'un territoire et la nécessité de disposer d'une vision globale de la desserte externe des massifs forestiers. Il doit aboutir à un document d'aménagement de la voirie.

0.3. Étapes de construction du schéma de desserte

Le schéma de desserte a été élaboré en suivant les étapes suivantes :

- ▶ Analyse et estimation de la ressource forestière sur 20 ans (partie 1)
- ▶ Proposition d'itinéraires de vidange (parties 2 et 3)
- ▶ Caractérisation et description de ces itinéraires (partie 4)
- ▶ Hiérarchisation des travaux (parties 5 et 6)



1. Analyse de la ressource forestière sur 20 ans sur l'ensemble de la Lozère

1.1. Ressource forestière en forêt publique

1.1.1. Estimation des volumes prévus à la récolte sur 20 ans en forêt publique

La ressource forestière en forêt publique a été évaluée sur la base du recueil des données de 216 aménagements de l'ONF. Ils ont été consultés à Mende en octobre 2014, et ont constitué une base première de données. Parmi ces aménagements, 3 n'ont pas été pris en compte (notamment suite à une fusion). Les aménagements consultés représentent 48 395 ha, soient 20% des forêts de Lozère et 93% des forêts publiques (52 000 ha)

Ces données ont permis de calculer le volume des récoltes totales prévues sur 20 ans, par aménagement, par essence, et par catégorie de diamètre. Une moyenne annuelle en m³/ha/an a ainsi été définie.

Au total, le prélèvement prévu en forêt publique est de **150 000 m³/an**, soit 40% de la récolte EAB (372 000 m³/an). Ce volume équivaut à 5 000 grumiers de 30 m³ par an.

1.1.2. Intégration des valeurs économiques

Les données de prix des ventes de l'ONF des années précédentes par essence et par catégorie de diamètre ont été répertoriées, ce qui a permis d'évaluer les valeurs des coupes à venir. Deux hypothèses ont donc dû être posées :

1. On suppose que les coupes se poursuivront au même rythme que dans les aménagements actuels
2. La valeur des bois est supposée rester plus ou moins identique au cours du temps

Au total, la valeur des bois prévus à la vente en forêt publique a été évaluée à **2 600 000 €/an**

1.2. Ressource forestière en forêt privée

1.2.1. Estimation des volumes et valeurs en forêt privée disposant d'un document de gestion

Une base de données a également été constituée, issue d'une compilation des données de 210 Plans Simples de Gestion fournies par le CRPF. Cette base comptabilise 25 500 hectares, soient 10% des forêts de Lozère et 13% des forêts privées (193 000 ha).

Le calcul des volumes prévus s'est effectué par comptabilisation des coupes PSG dans le même principe que pour les forêts publiques, avec les spécificités suivantes :

- En cas de coupes rases, les données d'une seule coupe ont été relevées
- En cas de coupes successives, les données des coupes prévues ont été relevées puis une extrapolation a été faite après expiration du PSG (analyse CRPF)
- Les prix de vente ont été fournis par la Coopérative de la Forêt Privée Lozérienne et Gardoise (CFPLG).

Les hypothèses de travail ont été les mêmes qu'en forêt publique :

- En cas de coupes successives, poursuite du rythme de coupes actuel
- Les valeurs des bois sont supposées constantes dans le temps
- le taux de réalisation des PSG étant rarement de 100 %, une **modération de 70%** a été appliquée au volume prévu, permettant de se rapprocher davantage des volumes exploités.



Au total, les valeurs retenues pour les forêts disposant d'un PSG sont de : **66 400 m³/an**, soient 17,8% de la récolte EAB et l'équivalent de 2 213 grumiers de 30 m³ par an, pour une valeur totale annuelle de **1 120 000 €/an**.

1.2.2. Estimation des volumes et valeurs prévues annuellement en forêt privée ne disposant pas d'un document de gestion

L'estimation des volumes à l'ensemble des forêts privées s'est appuyée sur une analyse cartographique. La répartition des forêts productives est issue de la BD FORET V2 de l'IGN. Elle a été croisée avec les classes d'accessibilité calculées à partir de la BD TOPO de l'IGN en fonction de la pente, afin d'extraire les forêts « inaccessibles ». Les forêts « inexploitable » ont été définies en comité de pilotage comme dépassant le seuil de 60% de pente.

Ce travail a été réalisé également sur les forêts disposant d'un PSG afin d'établir une correspondance des typologies du CRPF et de l'IGN. L'interpolation des valeurs aux forêts hors PSG a ainsi pu être réalisée, considérant un prélèvement identique dans les deux cas.

Pour plus de précision, les données ont été différenciées par sylvo-éco-région (causses, Cévennes, et plateau granitique du massif central) et par classe d'accessibilité, afin de faire correspondre les données issues des PSG à l'ensemble des forêts privées en fonction des enjeux par essence. Un tableau des correspondances, réalisé en collaboration avec le CRPF, affecte des coefficients de pondération de récolte à chaque type (cf. tableau A).



Tableau A - Coefficients de pondération (en%) des données de volume de récoltes issus des PSG pour correspondance à la forêt privée "non gérée"

| | Cévennes | | | Plateau granitique du massif central | | | Causses | | |
|---|----------|---------|-----------|--------------------------------------|---------|-----------|---------|---------|-----------|
| | Facile | Moyenne | Difficile | Facile | Moyenne | Difficile | Facile | Moyenne | Difficile |
| futaie d'autres feuillus | 60 | 40 | 20 | 80 | 50 | 30 | 70 | 40 | 20 |
| futaie d'autres résineux | 60 | 40 | 20 | 80 | 50 | 30 | 70 | 40 | 20 |
| taillis de châtaigner | 40 | 20 | 10 | 60 | 30 | 15 | 50 | 20 | 10 |
| taillis de chêne vert | 40 | 20 | 10 | 60 | 30 | 15 | 50 | 20 | 10 |
| peuplements dégradés de feuillus | 40 | 20 | 10 | 60 | 30 | 15 | 70 | 40 | 20 |
| futaie de douglas | 80 | 50 | 30 | 90 | 60 | 40 | 80 | 50 | 30 |
| peuplements dégradés de résineux | 40 | 20 | 10 | 80 | 50 | 30 | 70 | 40 | 20 |
| futaie d'épicéa | 80 | 50 | 30 | 90 | 60 | 40 | 80 | 50 | 30 |
| mélange épicéa et pin sylvestre | 70 | 50 | 20 | 80 | 50 | 30 | 70 | 50 | 20 |
| futaie/taillis de hêtre | 60 | 40 | 20 | 80 | 50 | 30 | 70 | 40 | 20 |
| futaie de mélèze | 80 | 60 | 30 | 90 | 60 | 40 | 80 | 60 | 30 |
| futaie de pin laricio | 70 | 40 | 20 | 80 | 50 | 30 | 70 | 50 | 20 |
| futaie de pin noir | 70 | 40 | 20 | 80 | 50 | 30 | 70 | 50 | 20 |
| mélange pin noir et hêtre | 60 | 40 | 20 | 75 | 50 | 30 | 70 | 40 | 20 |
| mélange pin noir et mélèze | 60 | 40 | 20 | 75 | 50 | 30 | 70 | 40 | 20 |
| futaie de pin sylvestre | 60 | 40 | 20 | 75 | 50 | 30 | 70 | 40 | 20 |
| mélange pin sylvestre et autres feuillus | 60 | 40 | 20 | 70 | 50 | 30 | 60 | 40 | 20 |
| mélange pin sylvestre et hêtre | 60 | 40 | 20 | 70 | 50 | 30 | 60 | 40 | 20 |
| futaie de sapin | 80 | 60 | 30 | 90 | 60 | 40 | 80 | 60 | 30 |
| mélange de sapin et d'épicéa | 70 | 50 | 20 | 80 | 50 | 30 | 70 | 50 | 20 |
| mélange sapin - epicea et autres feuillus | 70 | 50 | 20 | 80 | 50 | 30 | 70 | 50 | 20 |
| mélange sapin - epicea et hêtre | 70 | 50 | 20 | 80 | 50 | 30 | 70 | 50 | 20 |
| futaie de pin noir et pin sylvestre | 60 | 40 | 20 | 80 | 50 | 30 | 70 | 40 | 20 |

Enfin, pour éviter une surestimation liée au faible taux d'exploitation des forêts privées, les résultats finaux ont été étalonnés par rapport aux données des EAB (Agreste).

Par interpolation, les volumes de récoltes estimés en forêt privée sont finalement de **155 600 m³/an**, pour une valeur des bois sur pied de **2 490 000 €/an**.

1.3. Données de prix « bord de route »

Les données de montant total des récoltes prévues sur la Lozère dépendent des prix de vente sur pied données par la coopérative forestière FPLG. Afin de mieux faire correspondre les données de prix avec la réalité des problématiques de desserte, il a été opté de réaliser notre étude sur la base de données de prix des bois ramenés bord de route, les prix « BDR ».

L'ensemble des données (forêt privée et publique) a pour cela été croisé avec la topographie sur SIG, afin d'ajouter aux prix des bois sur pied les surcoûts suivants, liées à l'exploitation :

Tableau B - Surcoûts (en €/m³) liés à l'exploitation en fonction de la typologie des peuplements et de leur classe d'exploitabilité

| | Exploitabilité | | |
|----------|----------------|---------|-----------|
| | facile | moyenne | difficile |
| Résineux | 15 | 22,5 | 30 |
| Feuillus | 18 | | |

Ainsi, le montant des récoltes annuelles prévues sur le département de la Lozère pour la période 2015-2034 s'élève à **11 633 000 €/an BDR**.



2. Proposition d'itinéraires de vidange des bois

2.1. Cartographie participative en présence du syndicat des récoltants forestiers de la Lozère

Pour identifier les itinéraires de vidange des bois, deux ateliers ont été réalisés en Juillet 2014 à Mende et à Florac en présence de représentants du syndicat des récoltants forestiers. Un travail sur cartographie papier a permis de relever l'ensemble des remarques des récoltants sur la voirie et de définir des zones d'approvisionnement prioritaires. La voirie empruntée a été recensée, ainsi que les routes qui seraient à restructurer pour les besoins des récoltants.

2.2. Recensement des besoins en terme de voirie auprès de l'ONF et du CRPF

Un travail similaire a été réalisé auprès du CRPF et de l'ONF pour recenser la voirie utilisée et à développer, en entretiens individualisés. La chronologie des entretiens a amené à procéder par corrections successives (ajouts et retrais sur la base des demandes recensées précédemment, cf. Carte 2).

2.3. Cartographie participative en ligne

Les travaux envisagés ont été recensés sur le site internet du Conseil Départemental via un portail de cartographie en ligne. Ce portail, accessible aux acteurs concernés, permet également à chacun d'ajouter des remarques géo-référencées concernant les points noirs ou les secteurs à éviter.

Cette liste de travaux a servi de base lors des ateliers de groupe territorialisés qui ont eu lieu par la suite. Ils ont été l'occasion de définir avec précision la liste des travaux envisageables.

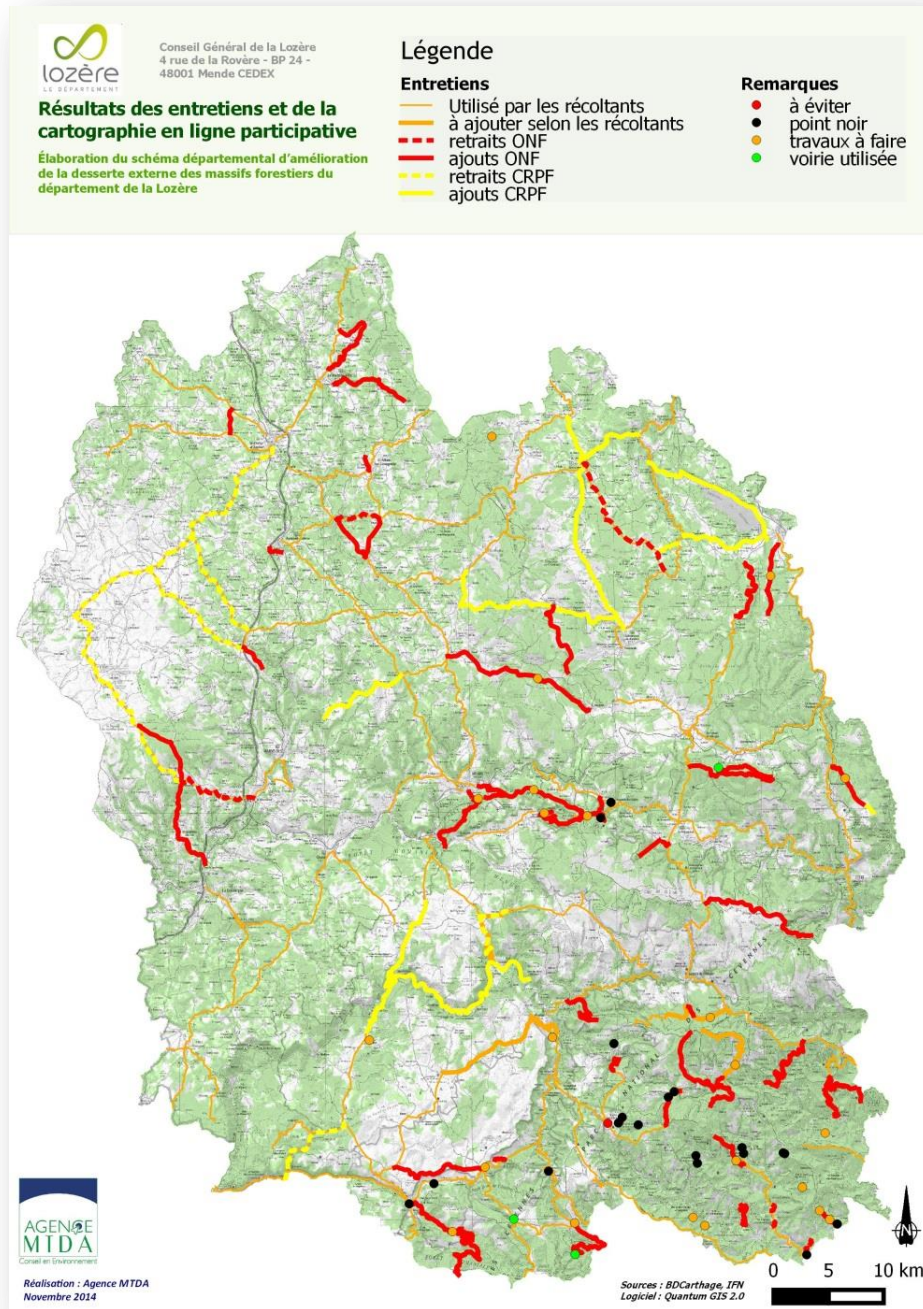
Chacune de ces remarques a été classée comme étant :

- ④ Travaux à faire/ restructuration de chaussée
- ④ Voirie utilisée (pas besoin de travaux)
- ④ Point noir
- ④ Secteur à éviter

La localisation de ces remarques et projets est illustrée sur la Carte 2 ci-après.



Carte 2 - Résultats des entretiens et de la cartographie en ligne participative



Ce travail a permis de confronter les besoins et contraintes identifiées par chaque groupe d'acteurs : ONF, CRPF, Syndicat des Récoltants, élus, animateurs de CFT, Parc National des Cévennes, syndicat des propriétaires, coopérative CFPLG...



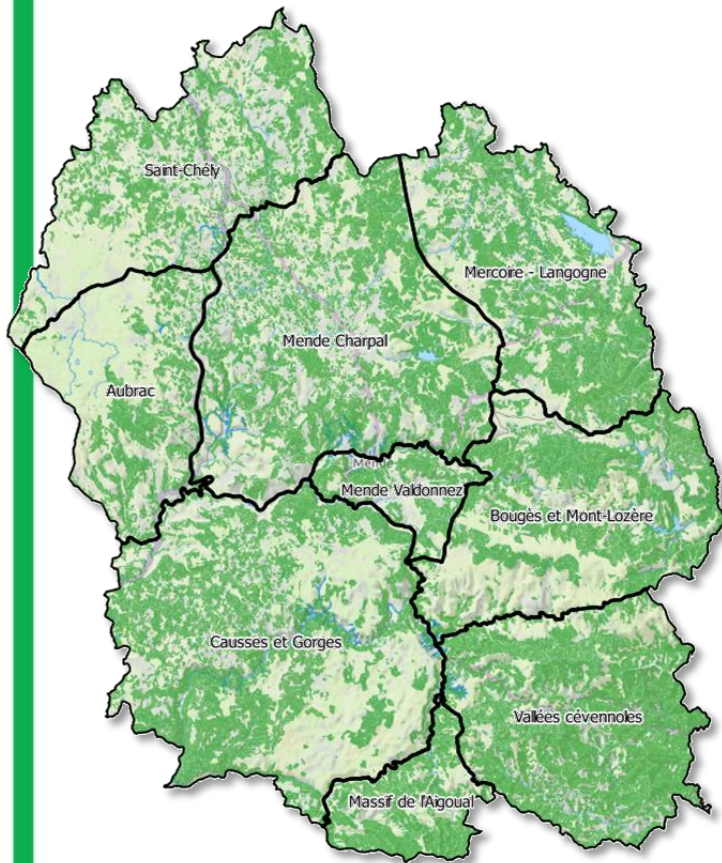
3. Validation par grand secteur forestier des itinéraires de vidange des bois

3.1. Mise en place d'ateliers territoriaux

10 Ateliers territoriaux ont été tenus pour recenser les besoins au niveau local avec un maximum de précision. Ces territoires ont été définis selon des enjeux communs de desserte forestière, pressentie suite aux ateliers mis en place avec les récoltants.

Pour chacun des 10 ateliers, les cartes des projets pressentis ont été projetées avec les remarques géo-référencées issues de la cartographie.

Carte 3- Les dix territoires forestiers définis pour les ateliers et lieux de réunions



| Secteur | Lieu de réunion |
|------------------------------|-------------------------|
| Margeride Est - Mercoire | Langogne |
| Margeride Ouest – St Chély | Saint Chély d'Apcher |
| Goulet - Mont Lozère | Le Bleyard |
| Causses et Gorges | Vébron |
| Vallées Cévenoles/ Le Bougés | Saint Martin de Boubaux |
| Charpal | Châteauneuf de Randon |
| Aubrac Sud | Aumont Aubrac |
| Masseguin/ Causse de Mende | Bagnols les Bains |
| Aigoual | Meyrueis |

3.2. Travaux envisagés suite aux ateliers territoriaux

Au total, 75 scénarios ont été identifiés, regroupant parfois plusieurs travaux ou demandes d'évitement, soient 145 remarques à hiérarchiser. La liste est présentée en Annexe 8.1. Chacun des projets a été défini comme étant :

- 🕒 Des secteurs « à créer », en cas de proposition de création de piste
- 🕒 Des secteurs « à restructurer » en cas de proposition de restructuration et rénovation de chaussée
- 🕒 Des secteurs « à voir sur place » lors de la phase de terrain dans le cas où l'assemblée n'a pas pu trancher sur la faisabilité technique des travaux lors des ateliers.
- 🕒 Des secteurs « à éviter », pour lesquels il n'y a pas de travaux à prévoir

Ces projets ont également été classés en deux types : « ponctuels » (point noir, carrefour, place de stockage...) ou « linéaires » (travaux sur toute la longueur d'une chaussée).



Carte 4 - Les projets recensés suite aux Ateliers Territoriaux

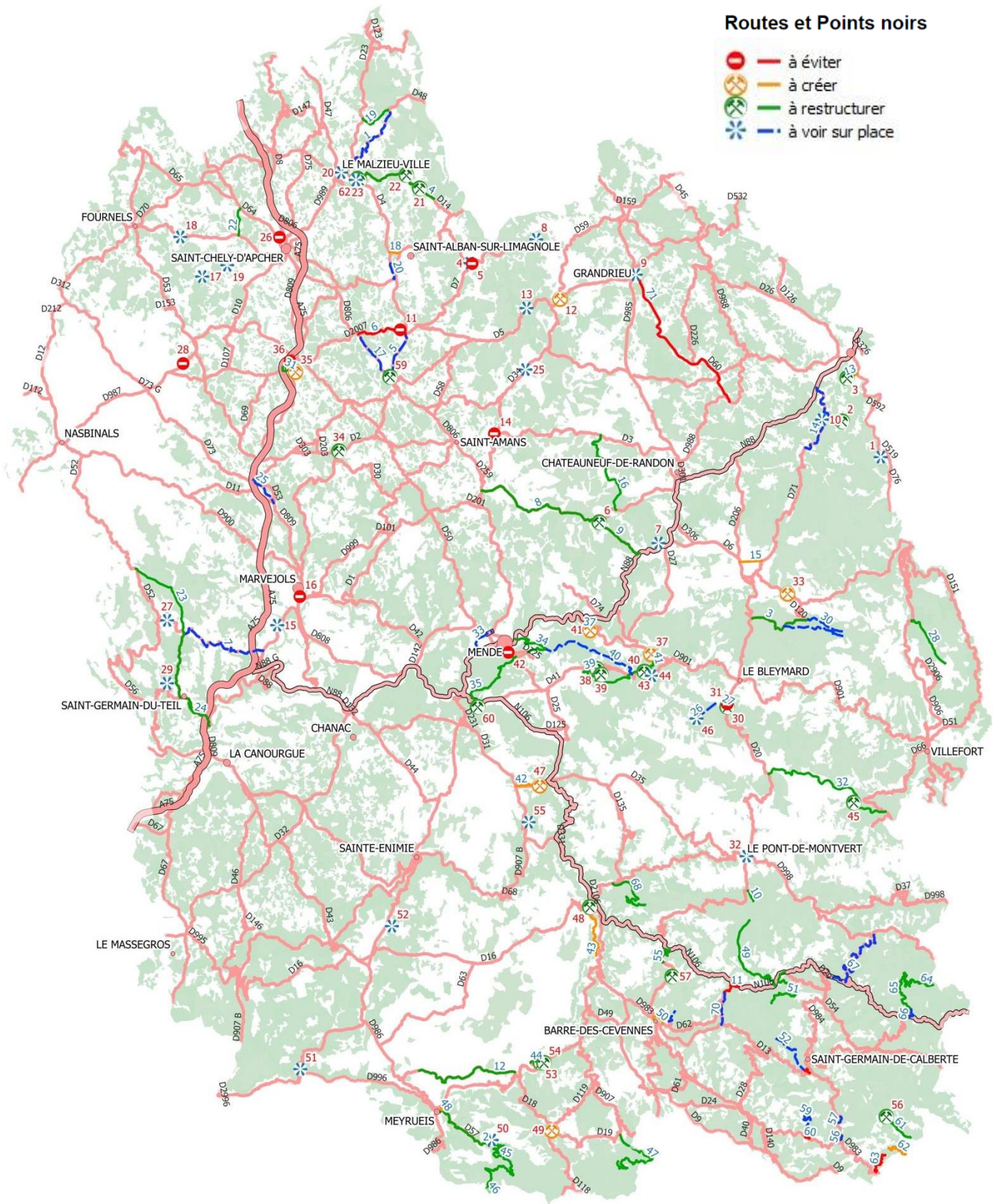
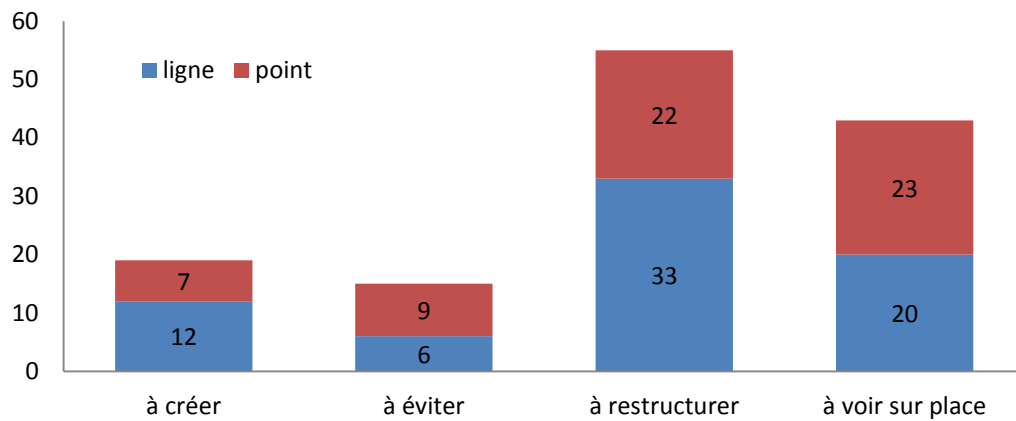




Figure 1 - Résultat des Ateliers Territoriaux - Nombre de projets par type



La majorité des travaux sont des travaux de restructuration de chaussée. Or, la création de pistes en itinéraires de substitution est bien moins coûteuse à réaliser que la restructuration de voirie départementale et peut parfois être une meilleure option.



4. Analyse technique des axes routiers prioritaires

4.1. Création et renseignement d'une base de données

4.1.1. Ventilation des valeurs et volumes de récolte prévus par grand massif forestier

Les ateliers en présence des récoltants forestiers ont permis de définir une dizaine de zones d'approvisionnement prioritaires, d'abord dessinés à main levée sur une carte. Un découpage plus approfondi a été réalisé, prenant en compte :

- ③ les grands ensembles forestiers de gestion commune (forêts domaniales, communales, forêts disposant d'un PSG, grandes forêts disposant d'un PSG...),
- ③ la topographie,
- ③ les enjeux de desserte relevés au cours des ateliers. Les massifs ont été définis suivant les exutoires existants. Les zones pour lesquelles aucun enjeu de desserte n'a été relevé n'ont pas fait l'objet de l'analyse par massif

Au final, 26 massifs forestiers sont dessinés pour l'ensemble du département. La carte en Annexe 8.2 montre leur localisation par rapport aux différents projets de desserte. Les données de volumes et prix calculés en première partie ont été ventilées par massif :

Tableau C - Caractéristiques des massifs forestiers de l'étude

| MASSIF | Valeur totale annuelle des récoltes prévues (€ bois sur pied) | Valeur totale annuelle des récoltes prévues (€ BDR) | Volume total (m3) | Surface de forêts "gérées" (ONF + PSG) |
|---|---|---|-------------------|--|
| Aigoual | 367 431 € | 976 919 € | 21 554 | 69% |
| Aubrac - Foret des Salces- Chantegrenouille | 124 052 € | 326 240 € | 8 466 | 23% |
| Aumont-Aubrac | 127 191 € | 313 990 € | 8 338 | 18% |
| Causses de Mende et du Masseguin | 152 442 € | 361 354 € | 8 120 | 58% |
| Est Causse Mejean | 124 269 € | 260 701 € | 6 926 | 80% |
| FD de Roujanel | 30 090 € | 76 182 € | 1 957 | 50% |
| FD du Mont Lozère -Mas d'Orcières-Cubierettes | 76 815 € | 201 649 € | 5 502 | 44% |
| FD Mende (NORD) - Le Crouzet - La Boullaine | 125 826 € | 333 322 € | 7 726 | 33% |
| FD Mende (SUD) Le Bramont- Le Lot - St-Etienne du Valdonnez | 262 819 € | 610 173 € | 13 821 | 39% |
| FD de Remponenche | 42 374 € | 138 695 € | 3 397 | 56% |
| Fontmort-Barre des Cevennes | 198 566 € | 560 873 € | 13 117 | 39% |
| Foret de Mercoire | 280 432 € | 658 110 € | 15 613 | 49% |
| FD des Gorges du Tarn - Moline | 93 142 € | 244 670 € | 5 876 | 32% |
| Foret du Charpal | 193 323 € | 410 735 € | 11 143 | 42% |
| Forêts du secteur de St Jean de Foulliose | 40 340 € | 91 946 € | 2 525 | 23% |
| La Loubrière -L'Evers | 62 243 € | 137 660 € | 2 724 | 42% |
| Margeride - Nord | 154 678 € | 384 474 € | 10 160 | 49% |
| Margeride Sud - Croix de Bor | 281 420 € | 630 638 € | 17 028 | 43% |
| Massif du Bouges | 169 635 € | 431 303 € | 10 005 | 68% |
| Massif du Castanet | 45 190 € | 159 319 € | 3 887 | 14% |
| Massif du Goulet | 328 946 € | 817 712 € | 19 345 | 48% |
| Partie ouest Causse Méjean | 72 917 € | 189 481 € | 5 562 | 12% |
| Secteur de Fournels | 86 717 € | 229 261 € | 6 572 | 8% |
| Secteur St Martin de Boubaux | 27 903 € | 160 337 € | 4 584 | 2% |
| Secteur sud du Causse de Sauveterre | 184 180 € | 488 995 € | 13 465 | 22% |
| Vallée Française | 27 459 € | 113 788 € | 2 995 | 12% |
| TOTAL | 4 525 308 € | 11 632 817 € | 293 292 | - |



4.1.2. Création d'une base de données

Les 145 remarques formulées lors de la phase précédente (phase 4 validation par grands secteurs forestiers des itinéraires de vidange) étant géo-référencées, il leur est affecté différents renseignements, tels que :

- ③ Les données de type de route (communale, départementale, piste, DFCI, chemin rural...)
- ③ Les massifs forestiers desservis (avec les valeurs de volumes et récoltes prévues annuellement)
- ③ Les routes à usage de transit ne desservant pas un massif en particulier

Plusieurs autres critères sont définis par la suite pour la hiérarchisation des travaux entre eux et sont intégrés à la base de données. Ils sont décrits au paragraphe « *Définition des enjeux* » (chapitre 5).

4.2. Évaluation du coût des travaux

La base de données est ensuite enrichie par passage sur le terrain. L'entreprise Lozère Ingénierie et la DRTB ont visité l'ensemble des projets pour en évaluer les coûts de réalisation totaux, avec et sans options. Lozère Ingénierie a chiffré les travaux en voirie communale et pistes, et la DRTB les travaux sur route départementale. En Annexe 8.6 un exemple de Fiche-Travaux.

Pour chaque travaux, des barèmes de prix **territorialisés** ont été utilisés, afin d'avoir une précision plus fine. Pour la voirie communale, des ratios de prix communiqués par l'ONF et la DRTB ont été appliqués.

Les données recensées pour chacune des fiches ont été :

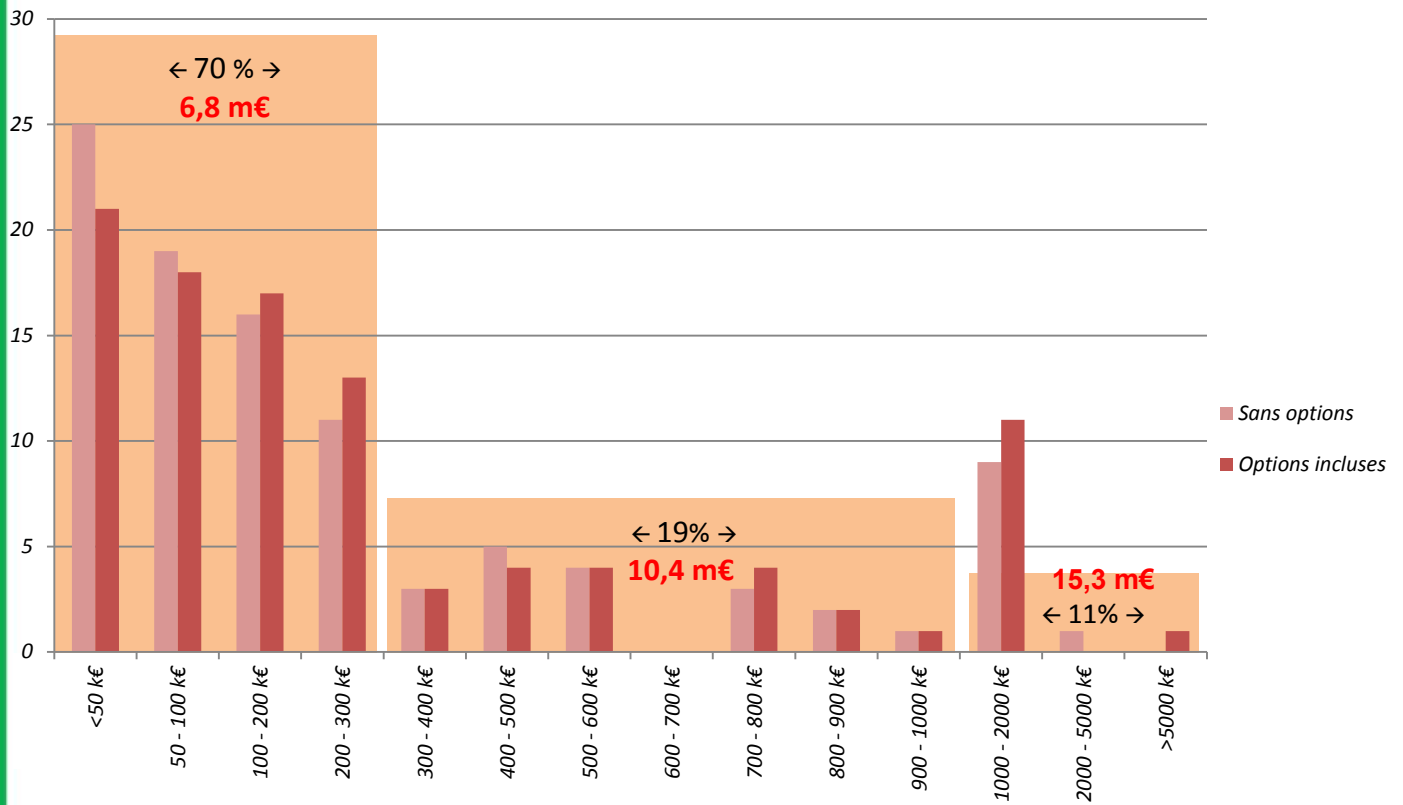
- ③ Coût des travaux et leur description
- ③ Faisabilité
- ③ Présence de contraintes hivernales
- ③ Flux de véhicules sur le secteur
- ③ Fréquence d'entretien
- ③ Zones desservies
- ③ Zone d'adhésion/cœur de Parc National des Cévennes

4.3. Bilan

Au total, 99 projets ont fait l'objet d'un chiffrage. Les projets de type « à éviter » n'ont pas eu besoin d'être chiffrés, ni ceux qui ont été estimés irréalisables ou peu judicieux une fois sur place. Ces 99 projets de desserte représentent un total de **32,5 millions d'euros**. Un travail de hiérarchisation de ces projets a été réalisé par la suite.



Figure 2 - Répartition du nombre de travaux par classe de prix



11% des travaux représentent 47% du coût des travaux (15,3 m€). Il s'agit de projets de desserte correspondant à la restructuration de voirie départementale qui peuvent être très coûteux.



5. Hiérarchisation des travaux d'investissement

5.1. Définition des enjeux

Les travaux de création ou de rénovation de pistes ou routes ont été définis comme envisageables s'ils répondent au moins à un enjeu forestier fort, à un déblocage de « points noirs » du réseau routier, ou à un évitement de centre urbain. Mais d'autres critères sont nécessaires à la hiérarchisation des travaux. La définition d'enjeux prioritaires, choisis en Comité de Pilotage, est nécessaire pour permettre ensuite de hiérarchiser les travaux entre eux.

5.1.1. Les enjeux forestiers

i. Déblocage de points noirs

86 travaux proposés concernés (coût total : 25 263 k€ toutes options)

Le déblocage de « points noirs » du réseau routier est un enjeu d'importance, que ce soit au sein d'un massif forestier ou lors de la traversée d'un village par exemple. Ces travaux permettent d'éviter des détours importants ou de réduire les temps de manœuvre et les risques lors du passage des grumiers.

ii. Mobilisation de « bois plus »

94 travaux concernés (47 619 k€)

Un scénario permettant la mobilisation de « bois+ » comprend des travaux permettant la vidange de massifs forestiers jusque-là non exploités. Ces massifs ont un besoin de gestion et représentent un potentiel de ressource intéressant.

iii. Récoltes prévues par massif forestier

113 travaux proposés desservent un massif forestier (coût des travaux 41 041 k€)

La définition du potentiel de récoltes par massif forestier a été réalisée sur la base des données des aménagements et des documents de gestion fournis respectivement par l'ONF et le CRPF, extrapolés à la forêt privée grâce à la BD Forêt V2 de l'IGN, et étalonnés grâce aux enquêtes annuelles de branche (EAB, Agreste).

Un scénario envisagé revêt une importance particulière lorsqu'il dessert un massif où la valeur moyenne des récoltes bord de route à l'hectare est importante.

iv. La gestion des forêts

113 travaux pris en compte (coût des travaux 41 041 k€)

Les travaux desservant un massif forestier où la part de forêts privées disposant de documents de gestion ou de forêts publiques gérées par l'ONF est importante sont favorisés. En effet, la forêt privée sans document de gestion n'est pas garante de travaux sylvicoles donc d'un afflux de grumiers important.

v. Montant total des récoltes prévues vidangées par la route

23 travaux proposés pris en compte (coût des travaux 25 155 k€)

La valeur totale bord de route (en moyenne annuelle) des bois vidangés par une route est un critère déterminant dans le choix des scénarios envisagés. Son calcul se fait sur la base du « chevelu » de pistes et chemins présents au sein des massifs et de la pente. En effet, plus la pente est forte, moins les entrepreneurs forestiers pourront vidanger une surface importante car il est difficile de s'éloigner des pistes. Ce critère constitue une analyse fine qui n'est prise en compte que dans un second temps, pour une hiérarchisation **intra-massif**.



5.1.2. Autres enjeux

i. Évitement des centres urbains

31 travaux proposés concernés (coût : 8 000 k€ toutes options)

Les travaux permettant le contournement de centres urbains sont favorisés. Ils évitent la mise en dangers des biens et des personnes et permettent parfois un gain de temps pour les grumiers.

ii. Zones de transit routier

27 travaux proposés concernés (29 100 k€)

Certains travaux débloquent des portions de réseau aux enjeux multiples, sur lesquels un transit important de poids lourds autres que forestiers peut être attendu. Ces travaux seront donc logiquement favorisés.

iii. Enjeux environnementaux

39 travaux proposés concernés (11 700 k€)

Les enjeux environnementaux ont été pris en compte. Le Parc National des Cévennes a donné son avis sur la plupart des travaux y compris en dehors des limites du Parc.

5.2. Hiérarchisation inter-massifs

5.2.1. Méthode

Pour répondre à ces enjeux, 7 critères ont été définis. Chaque critère a fait l'objet d'une notation qui a permis de classer les travaux entre eux :

A. Critères qualitatifs

- a. Les remarques du Parc National des Cévennes (PNC)
- b. Le scénario permet le déblocage d'un point noir
- c. Le scénario permet la mobilisation de « bois plus »
- d. Le scénario permet d'éviter un centre urbain
- e. Le scénario est situé sur une zone de fort transit, à enjeux multiples autres que forestiers

B. Critères quantitatifs

- f. Le montant des récoltes annuelles desservies par le massif
- g. Le pourcentage des forêts disposant d'un document de gestion sur le massif

Pour chacun des travaux envisagés, une note entre 0 et 3 est affectée. Pour les critères qualitatifs, elle dépend de l'importance relative du critère pour le scénario. Pour les critères quantitatifs, la note est définie en répartissant toutes les valeurs en quatre classes à partir de la valeur maximale sur tous les scénarios. Le critère « remarques du PNC » a quant à lui une note négative, entre -3 et 0.

La hiérarchisation entre les différents scénarios se fait ensuite sur la base d'une seule note calculée sous forme d'une **moyenne pondérée**. Un « poids » est affecté à chacun de ces critères sous la forme d'un coefficient compris entre 1 et 5. Le « poids » du critère a été défini de manière concertée en COPIL.

La note finale est ensuite divisée par le score maximal possible pour obtenir une note comprise entre 0 et 1. Il est convenu que **les travaux pour lesquels la note est supérieure à 0,5 sont retenus**.

Les coefficients retenus pour le calcul de la note finale sont les suivants :

| Remarques du PNC | Déblocage d'un point noir | Mobilisation de « bois + » | Évitement de centre urbain | Zone de transit | Récoltes annuelles sur le massif | Gestion forestière |
|------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------|----------------------------------|--------------------|
| 1 | 3 | 5 | 5 | 5 | 3 | 3 |



Les critères pour lesquels les coefficients sont les plus élevés correspondent aux trois critères prioritaires retenus aux Copil du 31 Juillet 2015. Le coefficient de la note affectée aux remarques du PNC est bas car ce n'est pas un critère limitant, mais il peut générer des surcoûts.

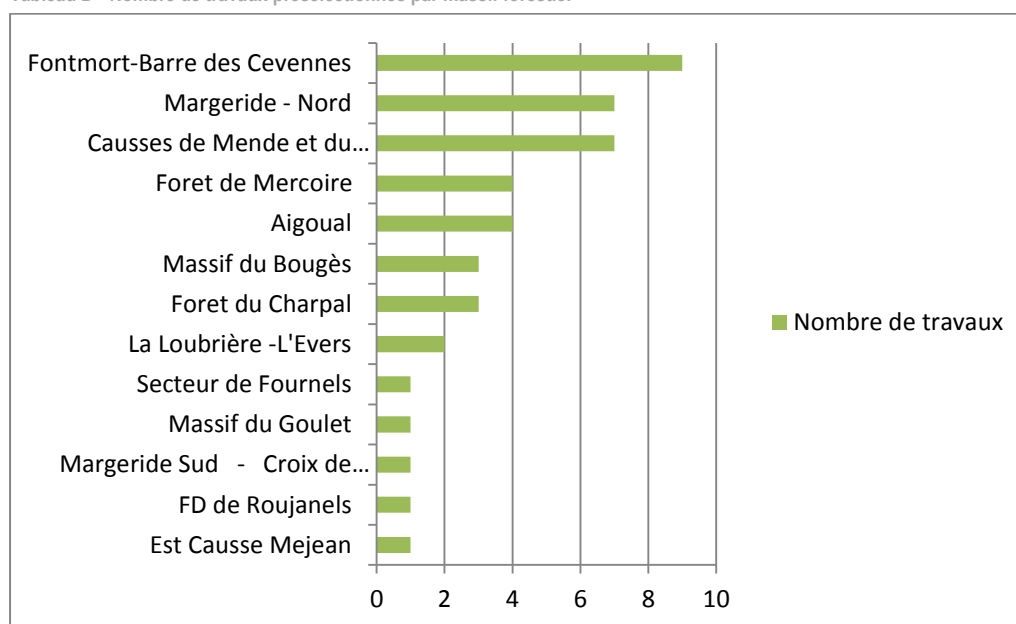
5.2.2. Résultats

38 projets ont ainsi été présélectionnés avec une note supérieure ou égale à 0,5 en fonction de ces 7 critères.

Le montant total des travaux correspondant, hors options, est de 16,9 millions d'euros, et de 17,1 millions d'euros toutes options.

Ces travaux sont inégalement répartis. Ils sont présents sur 13 des 26 massifs forestiers envisagés pour l'étude.

Tableau D - Nombre de travaux présélectionnés par massif forestier



Certains massifs sont plus représentés. Or, certains projets peuvent être considérés comme redondants car ils représentent deux solutions différentes mais contribuant à la vidange d'un même massif.

De plus, l'analyse économique ayant été faite à l'échelle du massif, le rapport coût / bénéfice n'est pas suffisamment précis et spécifique à chaque travaux.

Un second niveau de hiérarchisation est donc nécessaire, en s'appuyant sur une approche économique spécifique à chaque travaux. Ce principe permet de choisir, au sein d'un massif forestier, entre plusieurs projets.



5.3. Hiérarchisation intra-massif

5.3.1. Bénéfices économiques des travaux

Le critère « Montant total des récoltes » (5.1.1.v ci-dessus) est pris en compte à ce niveau de l'analyse. Les « bénéfiques » liés aux projets de desserte correspondent à la valeur totale BDR des récoltes prévues annuellement sur tout le réseau de desserte interne lié au projet.

Cela n'a pas été calculé pour les secteurs à enjeux multiples tels les contournements de bourg, car ces scénarios ne desservent pas de massif particulier.

5.3.2. Scénarii analysés

Parmi les 38 scénarii présélectionnés (note supérieure à 0,5), les bénéfiques ont été calculés pour tous les scénarios servant la vidange d'un massif soient 20 scénarios.

Tableau E - Projets présélectionnés servant la desserte d'un massif forestier

| N° | Intitulé simplifié | N° | Intitulé simplifié |
|----|---|-----|--|
| 1 | Mercoire - ZA du Mas Richard avec un échangeur sur la D906 | 42 | Roujanel - Prévenchères |
| 4 | Mercoire - Piste d'accès aux éoliennes - contournement des Chazeaux | 48 | Mas St Chély - RC cruciale |
| 14 | Charpal - axe RD6 RD1 | 54a | Causse Méjean - RD18 limitée qui pourrait desservir tout le causse |
| 15 | Charpal - Ancienne voie ferrée | 54b | Causse Méjean - La Galy |
| 17 | RD 14 - Margeride Nord - Quelques points noirs. | 57 | Aigoual - RD 57 |
| 19 | RD 48 - Margeride Nord - déviation au pas de l'Âne | 58a | Aigoual - Piste vers RD 986 |
| 33 | Causse de Mende | 59 | Aigoual - Piste Col du Salidès |
| 36 | Causse de Mende - Nojaret | 61 | Bougès - Piste Col de Jalcreste |
| 37 | Masseguin - Lanuéjols | 66 | Barre des Cévennes |
| 41 | Massif du Goulet - RD 120 , piste | 70 | St Germain de Calberte - Draille |

5.3.3. Méthodologie pour l'étude du rapport coût-bénéfice

La méthodologie est illustrée en Annexe 8.3. L'étude réalisée s'est faite en quatre étapes :

1. Première étape : sélection du réseau de pistes lié à la route pour laquelle les travaux sont prévus. La sélection du réseau s'est faite « par sélection manuelle » à partir de différents critères sur SIG, notamment les bassins de vidange issus d'une analyse de la topographique du secteur ; la sélection a ensuite visé à :
 - éliminer les chemins à proximité d'un autre exutoire. Dans le cas où le réseau est situé à proximité d'un autre exutoire, sélection jusqu'à mi-chemin entre celui-ci et le scénario envisagé.
 - prolonger de la sélection jusqu'aux points de blocage (hameaux...)
2. Seconde étape : intersection de ce chevelu routier avec les forêts du secteur afin de n'en garder que la partie forestière
3. Troisième étape : définition de l'emprise du réseau sur ces forêts. Elle dépend de l'accessibilité et a été définie comme étant de :
 - 100 m de part et d'autre des pistes en conditions de pente supérieure à 30% (moyenne entre 50 m en amont et 150 m en aval)
 - 300 m de part et d'autre de la route en condition de pente inférieure (compromis lié à la densité de routes).
4. Quatrième étape : calcul des revenus annuels prévus à partir de la zone tampon sélectionnée, à partir de la même méthodologie que pour les calculs par massif.

La carte en Annexe 8.4 montre l'emprise forestière de chacun des 20 projets de desserte sélectionnés.



5.3.4. *Mise en application du rapport coût-bénéfice dans la hiérarchisation intra-massif*

Les bénéfices correspondent à la **moyenne annuelle** de la valeur des bois bord de route. La valeur du rapport coût/bénéfice représente donc en théorie le nombre d'années avant que les travaux soient amortis à l'échelle de la Lozère. Les projets pour lesquels ce rapport est compris entre 0 et 20 sont retenus ; leur amortissement a lieu en moins de 20 ans.

Enfin, certains travaux où le rapport est proche de 20 (N°58a et N°64a) pour lesquels le coût des travaux devrait être revu à la baisse sont également conservés.



6. Liste des travaux retenus

La cartographie des travaux est présentée en Annexe 8.5

| Type de voirie | Identifiant | Route | Commentaires | Coût des travaux | Coût des travaux | Note | Rapport Coût/Bénéf. |
|--------------------------|-------------|-------------------------|---|------------------|------------------|------|---------------------|
| | | | | hors options | toutes options | | hors options |
| Autre | 15 | ch. de fer | Ancienne voie ferrée réutilisable, au Nord Est de Laubert, domaine privé domanial ; desservirait 1/3 du volume du massif, donc non prioritaire | 492 877 € | 492 877 € | 0,5 | 9,31 |
| | 67 | (vide) | Étudier la possibilité de contournement du Castelas pour éviter Barre des Cévennes? | 67 824 € | 67 824 € | 0,7 | C.B. ¹ |
| Communale revêtue | 1a | RC | Route permettant la vidange de Mercoire. Difficulté de traversée de Choisinès. serait à conforter localement | 790 860 € | 790 860 € | 0,5 | 5,28 |
| | 1b | (vide) | Contournement éventuel de la ZA du Mas Richard avec un échangeur sur la D906 | 582 260 € | 582 260 € | 0,6 | 3,89 |
| | 1d | RC | Hameau de Choisinès : Contournement difficile à envisager : pas de fondation, soutènement à revoir, limite de tonnage hivernale tardive 14t | 701 560 € | 701 560 € | 0,5 | 4,68 |
| | 20a | (vide) | Déviations possibles de St-Chély au niveau de Recoules de Berc - à prioriser - étudier la structure | 147 060 € | 147 060 € | 0,5 | C.B. |
| Départementale | 17d | RD14 | Élargir ce virage en priorité | 105 500 € | 105 500 € | 0,6 | 2,23 |
| | 17f | Intersection RD4 / RD14 | Élargir ce carrefour pour pouvoir faire demi-tour - voir possibilité de place de retournement au niveau de la laiterie? | 121 500 € | 121 500 € | 0,7 | 2,57 |
| | 19a | RD48 | Chiffrer les travaux de renforcement de la RD48 par rapport à la déviation par le Pas de l'Âne - Fraissinet Chazalet | 1 210 500 € | 1 210 500 € | 0,6 | 17,09 |
| | 41a | RD120 | Voie stratégique à améliorer de la D20 jusqu'au lacet d'où part une piste à améliorer également | 430 000 € | 430 000 € | 0,5 | 1,85 |
| | 54a | 48D0018 | Développer cette piste, sans problème de visibilité. Pourrait desservir tout le Causse Mejean. Chiffrer les coûts de redimensionnement | 1 440 000 € | 1 440 000 € | 0,8 | 5,28 |
| | 55a | 48D0996 | Adapter cette section au trafic | 745 000 € | 745 000 € | 0,6 | 2,7 |
| | 55b | RD996 | Élargir le virage au niveau du pont | 300 000 € | 300 000 € | 0,7 | 1,1 |
| | 64a | RD162 | Tronçon qui pourrait être utilisé pour rejoindre la D62 vers Barre des Cévennes ou DFCL vers col de l'Oumenet. Besoin de travaux, à voir et à chiffrer | 1 260 010 € | 1 260 010 € | 0,5 | 19,93 |
| | 65a | 48D0020 | Segment de RD20 à élargir sur les 3 premiers kilomètres au Sud de Saint Julien d'Arpaon (les virages sont ok), créer des refuges (2 pistes DFCL, des vergnes et de l'Aubaret, contournement ce secteur) | 905 715 € | 905 715 € | 0,6 | 14,32 |
| Non revêtue | 13a | piste | Contournement de St-Alban par une piste - Forêt sectionale du Rouget - piste existante à renforcer | 142 733 € | 142 733 € | 0,5 | C.B. |
| | 19b | (vide) | Chiffrer le renforcement de la déviation possible de la RD48 (Le Villard, Couffours jusqu'au pas de l'âne) (chiffrer et comparer à rénov. RD48) | 163 990 € | 163 990 € | 0,5 | 2,31 |

¹ C.B. signifie Contournement de Bourg. Le rapport coût-bénéfice n'a pas pu être calculé pour ce type de scénario.

Élaboration du schéma départemental d'amélioration de la desserte externe des massifs forestiers du département de la Lozère

Rapport de synthèse



| Type de voirie | Identifiant | Route | Commentaires | Coût des travaux | Coût des travaux | Note | Rapport Coût/Bénéf. |
|------------------|-------------|--------------------------|--|---------------------|---------------------|----------|---------------------|
| | | | | hors options | toutes options | | hors options |
| | 32b | (vide) | Piste depuis les Fonts jusqu'à la RD25 (aérodrome) - Bonne exposition au Soleil - à chiffrer (7,4km) | 224 400 € | 228 720 € | 0,8 | 1,51 |
| | 32c | RN106 | Problème de giration en direction vers Balsièges – utiliser un délaissé existant pour élargir | 0 € | 8 640 € | 0,8 | 0 |
| | 35a | (vide) | Chemin qui rejoint la RD41 au niveau du Masseguin depuis la piste qui dessert la Valette (au niveau du lacet le plus haut, proche Chapieau) - identifier le statut de ce chemin : parties chemin rural et communal (8,6km) | 222 600 € | 247 800 € | 0,5 | 1,5 |
| | 36b | RD901 | Identifier une connexion à la piste parallèle plus haut qui dessert le Nojaret. Arriver droit pour tourner | 6 000 € | 6 000 € | 0,5 | 0,65 |
| | 37a | piste | Piste entre le Massegain et Lanuéjols : élargir au niveau de Vitrolles pour retournement vers Lanuejols - un pont est un peu contraignant. | 208 220 € | 208 220 € | 0,5 | 5,97 |
| | 37c | Intersection piste/RD901 | Sortie piste vers Lanuéjols, le carrefour est à élargir | 12 440 € | 100 000 € | 0,5 | 0,36 |
| | 38a | (vide) | Depuis l'Oustal Crémat, étudier la possibilité de conforter la piste qui mène à la RD901 au niveau du Crouzet (2 km) | 185 341 € | 209 341 € | 0,5 | C.B. |
| | 38b | Intersection piste/RD901 | Déviation vers le Bouchet (contourne Bagnols) accès délicat- à voir | 23 000 € | 60 000 € | 0,6 | C.B. |
| | 4 | (vide) | Possibilité d'utiliser une piste d'accès aux éoliennes pour un contournement des Chazeaux par le Nord. | 158 440 € | 158 440 € | 0,5 | 0,92 |
| | 52 | (vide) | Depuis la RD20 jusqu'à Champs long de Bougès, élargir, créer des refuges | 17 928 € | 28 128 € | 0,7 | 0,17 |
| | 54b | RC | Accès au massif de forêts privées de Galy. A restructurer | 372 000 € | 372 000 € | 0,5 | 6,76 |
| | 58a | (vide) | Campis – RD986 (au niveau de Saint-Sauveur-Camprieu) : permet une déviation de Campis et de la RD57 mais coûts de transports et sortie sur la RD986 difficile | 486 720 € | 486 720 € | | 20,53 |
| | 59 | (vide) | Chiffrer le coût de réouverture de cette piste forestière depuis le Col du Salidès (RD19) jusqu'au gîte d'Aire de Cote | 338 400 € | 338 400 € | 0,5 | 2,81 |
| | 61 | piste | Piste DFCI qui débouche Col de Jalcreste – axe très important à débloquer - utilisé | 287 280 € | 287 280 € | 0,8 | 2,78 |
| | 66a | DFCI | Piste DFCI à fort enjeu qui évite Barre des Cévennes - départ à revoir (depuis 4 chemins?) - traversée d'un pont patrimonial en schiste, fragile | 205 200 € | 205 200 € | 0,6 | 3,24 |
| | 66c | DFCI | Piste DFCI sur la commune de Barre des Cévennes à enjeu fort à restructurer. Bon exutoire possible depuis l'Oumenet pour contourner D20 | 230 000 € | 230 000 € | 0,5 | 3,64 |
| | 66d | piste | Option à étudier pour liaison Fontmort - Col de l'Oumenet. Solution partielle pour éviter B. des C. - vérifier si chemin différent du GR | 46 800 € | 46 800 € | 0,5 | 0,74 |
| | 70c | piste | Alternative à la partie sud de la piste DFCI : créer accès à la RD13 à partir d'une draille existante | 37 787 € | 39 155 € | 0,5 | 0,53 |
| Total (€) | | | | 12 669 945 € | 12 868 233 € | - | 6,81 |

Une attention particulière est portée sur les travaux en voirie départementale. Le coût total des travaux retenus sur la voirie départementale est de **6 518 225 €** (avec ou sans options), ce qui représente 50% des coûts des travaux totaux. Le bénéfice prévisible lié à la mobilisation du bois sur les secteurs améliorés par les travaux sur la voirie départementale est de **623 708 €** annuels soit **12 474 154 €** sur 20 ans.



7. Conclusion

Parmi les travaux retenus, certains ont été qualifiés de « cruciaux », « importants », « stratégiques » ou « prioritaires » par les différents participants. C'est le cas des travaux retenus suivants :

- ④ N°41a : Axe stratégique de la RD 120 à la RD 20 sur le massif du Goulet
- ④ N°52 : Créer des refuges du la piste de Champ-long du Bougès
- ④ N°54a : Adapter au trafic la RD 18 qui pourrait desservir tout le causse Méjean
- ④ N°55a et b : Adapter cette section de la RD 996 au niveau de Frayssinet-de-Fourques
- ④ N°61 : Piste DFCI qui débouche sur le col de Jalcreste depuis le Bougès

Sur l'ensemble des travaux considérés comme prioritaires, le coût total tout options est de 12 868 000 € pour l'ensemble du département de la Lozère.

Les récoltes de bois rendues possibles grâce à ces travaux, ont un rapport coût-bénéfice de 6,81.

Ainsi, si tous les travaux sont mis en place la même année, ils seront amortis sur les secteurs concernés en 6 ans et dix mois.

D'autres projets initialement qualifiés « d'importance » par les acteurs n'ont cependant pas été retenus dans la hiérarchisation, pour des raisons économiques ou d'état de la voirie. Ces travaux ne ressortent pas dans la liste des travaux prioritaires, il est donc nécessaire de voir si un allègement du coût des travaux est possible. C'est le cas des projets suivants :

- ④ N°48 : Axe crucial selon l'ONF qui rejoint Mas-St-Chély et qui serait à restructurer. Ces travaux n'ont pas été présélectionnés (note de 0,4). La route est en bon état avec un enrobé, qui ne constitue pas un point noir aujourd'hui. Son rapport coût-bénéfice a tout de même été évalué à 5,0 et ce scénario pourrait être retenu selon des critères économiques.
- ④ N°39a : Voirie communale qui dessert la Loubrière avec un potentiel forestier intéressant. Ces travaux ont été exclus lors de l'application de la hiérarchisation selon les critères pondérés.
- ④ N°42 : Route communale qui dessert la Forêt de Roujanel. Le rapport coût/bénéfice de ces travaux est trop élevé.



8. Annexes

8.1. Liste des projets de desserte évoqués en ateliers territoriaux

Légende

| | | |
|--|---|---|
| Travaux présélectionnés suite au travail de hiérarchisation Note $\geq 0,5$ | Travaux non retenus suite au travail de hiérarchisation Note $< 0,5$ | Abandon du projet : <ul style="list-style-type: none"> Faisabilité technique nulle Travaux déjà prévus Projet moins judicieux qu'un autre |
|--|---|---|

| ID | Route | Commentaires | Massif desservi | Coût travaux (hors options) | Coûts travaux (toutes options) | Type de route | Note |
|-----|-----------------------|---|---|-----------------------------|--------------------------------|---------------|------------------|
| 1a | RC | Route permettant la vidange de Mercoire. Difficulté de traversée de Choisinès. serait à conforter localement | Forêt de Mercoire | 790 860 € | 790 860 € | RC Revêtue | 0,5 |
| 1b | | contournement éventuel de la ZA du Mas Richard avec un échangeur sur la D906 | Forêt de Mercoire | 582 260 € | 582 260 € | RC Revêtue | 0,6 |
| 1d | RC | Hameau de Choisinès : Contournement difficile à envisager : pas de fondation, soutènement à revoir, limite de tonnage hivernale tardive 14t | Forêt de Mercoire | 701 560 € | 701 560 € | RC Revêtue | 0,5 |
| 2 | RC | Voie communale de Chateauneuf de Randon à Luc a besoin d'un raccordement à la RD906 (surtout un problème de desserte interne (aménagements légers)) | Forêt de Mercoire | 14 410 € | 14 410 € | RC Revêtue | 0,4 |
| 3a | 48D71 | 8km à refaire de Laubarnès à la N88 + 2 ponts. Travaux lourds, se contenter de panneaux d'interdiction de stationner. | Forêt de Mercoire | 8 400 € | 1 810 500 € | RD | 0,3 |
| 3b | RD71 | mettre des panneaux d'interdiction de stationnement | Forêt de Mercoire | 300 € | 300 € | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 4 | | Possibilité d'utiliser une piste d'accès aux éoliennes pour un contournement des Chazeaux par le Nord. | Forêt de Mercoire | 158 440 € | 158 440 € | Non revêtue | 0,5 |
| 5 | Piste sort sur le RD6 | buse sur le Chassezac - coût important à améliorer - voir avec police de l'eau aussi | Massif du Goulet | 60 000 € | 60 000 € | Non revêtue | 0,5 |
| 6a | RD60 | route à éviter (traversée de Grandrieu) | multiple | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 6b | RD985 | Grandrieu: le problème vient du stationnement des véhicules, pas de la voirie. contournement -> oppositions locales | multiple | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 6c | RD5 | Créer une place de retournement pour éviter l'entrée dans Grandrieu et la RD60 par une déviation vers la RD59 vers Saint Jean la Fouillouse lorsque l'on vient de la Croix de Bor | Margeride Sud - Croix de Bor | 37 750 € | 214 780 € | RD | 0,4 |
| 7a | RC | RC "route des bisons" à restructurer. Des travaux sont déjà prévus courant 2015. plusieurs accès à la RD59 sont possibles depuis le Chayla d'Ance | Margeride Sud - Croix de Bor | 576 220 € | 576 220 € | RC Revêtue | 0,4 |
| 7b | RC | RC à améliorer ("voie des bisons") va être refaite courant 2015. plusieurs accès à D59 depuis le Chayla d'Ance | Margeride Sud - Croix de Bor | 576 220 € | 576 220 € | RC Revêtue | " |
| 8a | Intersect.R D7/RD14 | carref. difficile depuis la voie "des bisons" pour rejoindre RD7. inciter à faire demi-tour à l'embranchement suivant (RD14) | Margeride Sud - Croix de Bor | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 8b | RD14 | embranchement où un demi-tour est possible quand on vient de la voie "des bisons" pour rejoindre la D7 (à indiquer) | Margeride Sud - Croix de Bor | 89 000 € | 89 000 € | RD | 0,3 |
| 9 | RD5 | baraque des bouviers: accès à la Forêt Domaniale de la Croix de Bor - voir si travaux d'élargissement nécessaires | Margeride Sud - Croix de Bor | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 10 | RD34 | traversée problématique mais pour un nombre limité de grumiers par an : estimer par un comptage véhicules lourds | Margeride Sud - Croix de Bor | 81 950 € | 81 950 € | RD | 0,3 |
| 11 | RD3 | Passage d'Estables trop étroit, renvoyer vers la D5 | multiple | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 12a | RD7 | un point noir où la route s'affaisse, toute cette section est à éviter | multiple | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 12b | RD4 | Pour les Estrets faire le détour par D4 vers le Sud. | multiple | - € | - € | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 12c | 48D806 | Pour les Estrets depuis Fontans faire le détour par le Sud | multiple | - € | - € | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 12d | RD7 | point noir à éviter faire le détour par le Sud (vers Serverette) puis remonter vers le Nord pour les Estrets (scierie) | multiple | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 12e | Intersect. RD4 /RD806 | travaux d'élargissements nécessaires pour reprendre le virage vers le Nord | Aubrac - Forêt des Salces- Chantegrenouille | 57 800 € | 57 800 € | RD | 0,4 |

Élaboration du schéma départemental d'amélioration de la desserte externe des massifs forestiers du département de la Lozère

Rapport de synthèse



| ID | Route | Commentaires | Massif desservi | Coût travaux (hors options) | Coûts travaux (toutes options) | Type de route | Note |
|-----|---------------------------|--|---|-----------------------------|--------------------------------|---------------|------------------|
| 13a | piste | contournement de St-Alban par une piste - Forêt sectionale du Rouget - piste existante à renforcer | Margeride - Nord | 142 733 € | 142 733 € | Non revêtue | 0,5 |
| 13b | RC | contournement possible par le cimetière. la déviation par la ZA au Sud (la Baysse) est limitée à 19t | multiple | 114 250 € | 114 250 € | RC Revêtue | 0,2 |
| 14a | 48D6 | route incontournable qui risque de se détériorer rapidement. travaux très coûteux. campagne de comptage des VL à lancer. | Forêt du Charpal | 3 534 840 € | 5 596 790 € | RD | "ABANDON" |
| 14b | RD1-RD6 | axe RD6 RD1 prioritaire qui risque de se détériorer rapidement : initier une campagne de comptage des poids lourds | Forêt du Charpal | 3 534 840 € | 5 596 790 € | RD | " |
| 14c | 48D1 | route incontournable qui risque de se détériorer rapidement. travaux très coûteux. campagne de comptage des VL à lancer. | multiple | 3 534 840 € | 5 596 790 € | RD | " |
| 15 | ch. de fer | Ancienne voie ferrée réutilisable, au Nord Est de Laubert, domaine privé domanial ; desservirait 1/3 du volume du massif, donc non prioritaire | Forêt du Charpal | 492 877 € | 492 877 € | autre | 0,5 |
| 16 | piste | Existence d'une piste entre RD3 et RD1 depuis Giralès sur la RD3: Restructuration à chiffrer | Forêt du Charpal | | | Non revêtue | "PAS DE TRAVAUX" |
| 17a | RD14 | RD14 -axe prioritaire de vidange des bois - Quelques points noirs | Margeride - Nord | 1 350 000 € | 1 350 000 € | RD | 0,6 |
| 17b | RD14 | élargir ce virage - déblai/remblai à étudier | Margeride - Nord | 44 600 € | 44 600 € | RD | 0,5 |
| 17c | RD14 | élargir ce carrefour | Margeride - Nord | 52 000 € | 52 000 € | RD | 0,5 |
| 17d | RD14 | élargir ce virage en priorité | Margeride - Nord | 105 500 € | 105 500 € | RD | 0,6 |
| 17e | RD14 | élargir ce lacet (le plus haut est prioritaire) | Margeride - Nord | 75 000 € | 75 000 € | RD | 0,5 |
| 17f | Intersect. RD4 /RD14 | Élargir ce carrefour pour pouvoir faire demi-tour - voir possibilité de place de retournement au niveau de la laiterie? | Margeride - Nord | 121 500 € | 121 500 € | RD | 0,7 |
| 17g | RD4 | étudier la possibilité de d'une place de retournement | Margeride - Nord | 124 100 € | 124 100 € | RD | "ABANDON" |
| 18a | RD989 | centre- ville difficile particulièrement de D989 à D4 (évaluer un contournement par Zone résidentielle à l'Est) | Margeride - Nord | - € | - € | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 18b | RC | Évaluer un contournement de la ville (mais zone résidentielle) de la RD4 jusqu'à la RD48 (La Brugurette) | Margeride - Nord | - € | - € | autre | "PAS DE TRAVAUX" |
| 19a | RD48 | chiffrer les travaux de renforcement de la RD48 par rapport à la déviation par le Pas de l'Âne - Fraissinet Chazalet | Margeride - Nord | 1 210 500 € | 1 210 500 € | RD | 0,6 |
| 19b | | Chiffrer le renforcement de la déviation possible de la RD48 (Le Villard, Couffours jusqu'au pas de l'âne) (chiffrer et comparer à rénov. RD48) | Margeride - Nord | 163 990 € | 163 990 € | Non revêtue | 0,5 |
| 20a | | Déviation possible de St-Chély au niveau de Recoules de Berc - à prioriser - étudier la structure | Secteur de Fournels | 147 060 € | 147 060 € | RC Revêtue | 0,5 |
| 20b | RD64 | point noir : passage sous la voie ferrée limitée en hauteur (4 mètres) | Secteur de Fournels | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 21a | RC | Réseau interne de routes communales non revêtues qui permettent de rejoindre Termes par le Puech del Mont : chiffrer le point noir | Secteur de Fournels | 87 000 € | 87 000 € | RC Revêtue | 0,4 |
| 21b | RC | Passage par le Puech del Mont : traversée de village - accès essentiel pour la Fage-st-Julien – Tridos (point noir) | Secteur de Fournels | 155 860 € | 155 860 € | RC Revêtue | 0,4 |
| 21c | RC | arrivée sur Termes rendue difficile par ce lotissement - à étudier | Secteur de Fournels | 13 400 € | 13 400 € | RC Revêtue | 0,3 |
| 22a | Intersectio n RD50/RD 987 | point noir franchissable, manque de visibilité sous la voie SNCF contournement possible de la commune par le Sud | multiple | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 22b | | permet de contourner Aumont-aubrac pour accès à la scierie. Étudier où mettre en place une place de retournement - | multiple | 93 220 € | 93 220 € | RC Revêtue | 0,4 |
| 22c | RC | Chiffrer une place de retournement, étudier l'emplacement (intersection RD809 et RC qui rejoint RD987 à RD809 contournement Aumont – Aubrac | multiple | 12 500 € | 12 500 € | RD | 0,3 |
| 23 | RD10 | limitation à 3t sur tout le segment du carrefour la Pierre Plantée à carrefour avant la croix de Pournels | Secteur de Fournels | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 24 | Intersectio n RD2 /RD3 | carrefour D2/D3 à élargir pour tourner | Aubrac - Forêt des Salces- Chantegrenouille | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 25 | RD809 | Faire remonter un besoin de déneigement sur ce secteur - présence d'une scierie | multiple | - € | 500 € | RD | 0,3 |

Élaboration du schéma départemental d'amélioration de la desserte externe des massifs forestiers du département de la Lozère

Rapport de synthèse



| ID | Route | Commentaires | Massif desservi | Coût travaux (hors options) | Coûts travaux (toutes options) | Type de route | Note |
|-----|--------------------------|--|--|-----------------------------|--------------------------------|---------------|------------------|
| 26 | RD809 | Marvejols : arrêté municipal interdit le passage en ville même à vide | multiple | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 27 | RC | Entre Chirac et Le Pont Pessil : route de Besset : pont sur la Colagne pris à vide, puis détour par la carrière de Chirac pour vidange des bois (environ une coupe par an sur le secteur) | autre | | | | "PAS DE TRAVAUX" |
| 28a | RD52 | Vidange des Salces par Saint Germain du Teil plutôt que par le Monastier (RD 56) trop complexe : Voie praticable, chiffrer d'éventuels travaux de remise en état | Aubrac - Forêt des Salces- Chantegrenouille | 1 100 000 € | 1 100 000 € | RD | 0,5 |
| 28b | RD56 | chiffrer le coût de rénovation du RD 56 pour comparaison avec RD52 | Aubrac - Forêt des Salces- Chantegrenouille | 1 200 000 € | 1 200 000 € | RD | "ABANDON" |
| 29 | RD152 | de Saint Pierre de Nogaret à Saint Germain du Teil, portion très difficile : travailler en priorité sur la desserte interne et la restructuration foncière | Secteur de Fournels | 75 000 € | 75 000 € | RD | 0,3 |
| 29 | | Grande draille du Languedoc : qui dessert le massif - quelques travaux de rénovation à chiffrer de la RD52 (Relais des Lacs) à la RD 52 (Auberge du Radal) (7,4 km) | Aubrac - Forêt des Salces- Chantegrenouille | 289 800 € | 289 800 € | Non revêtue | 0,4 |
| 30 | RD52 | sortie du Fromental - un poteau électrique gêne dans le virage : serait à décaler (terrains privés) | Secteur de Fournels | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 31 | | pour information : création prochaine d'un "barreau" de raccordement à la N88 contournant Mende, viaduc (vérifier le tracé) | multiple | - € | - € | | "PAS DE TRAVAUX" |
| 32b | | Piste depuis les Fonts jusqu'à la RD25 (aérodrome) - Bonne exposition au Soleil - à chiffrer (7,4km) | Causse de Mende et du Masseguin | 224 400 € | 228 720 € | Non revêtue | 0,8 |
| 32c | RN106 | problème de giration en direction vers Balsièges – utiliser un délaissé existant pour élargir | Causse de Mende et du Masseguin | - € | 8 640 € | Non revêtue | 0,8 |
| 33 | | Depuis le Causse, et la RD225, option plus courte que les Fonts qui dessert la Valette (RN88) -à chiffrer (6km) | Causse de Mende et du Masseguin | 211 800 € | 222 600 € | Non revêtue | "ABANDON" |
| 34 | RD25 | limitation 19t ôtée depuis 2 ans - descente dangereuse à éviter | Causse de Mende et du Masseguin | 808 000 € | 808 000 € | RD | 0,3 |
| 35a | | Chemin qui rejoint la RD41 au niveau du Masseguin depuis la piste qui dessert la Valette (au niveau du lacet le plus haut, proche Chapieau) - identifier le statut de ce chemin : parties chemin rural et communal (8,6km) | Causse de Mende et du Masseguin | 222 600 € | 247 800 € | Non revêtue | 0,5 |
| 36a | | ce tronçon permet de vidanger le Nojaret, mais il manque une connexion à la RD qui arrive perpendiculairement, à identifier et élargir | Causse de Mende et du Masseguin | 80 637 € | 80 637 € | Non revêtue | 0,5 |
| 36b | RD901 | Identifier une connexion à la piste parallèle plus haut qui dessert le Nojaret. Arriver droit pour tourner | Causse de Mende et du Masseguin | 6 000 € | 6 000 € | Non revêtue | 0,5 |
| 37a | Piste | Piste entre le Masseguin et Lanuéjols : élargir au niveau de Vitrolles pour retournement vers Lanuéjols - un pont est un peu contraignant. | La Loubrière - L'Evers | 208 220 € | 208 220 € | Non revêtue | 0,5 |
| 37b | Piste | Un pont est un peu contraignant – chiffrer l'entretien de cette piste | La Loubrière - L'Evers | | | Non revêtue | "PAS DE TRAVAUX" |
| 37c | Intersection piste/RD901 | Sortie piste vers Lanuéjols, le carrefour est à élargir | La Loubrière - L'Evers | 12 440 € | 100 000 € | Non revêtue | 0,5 |
| 38a | | Depuis l'Oustal Crémat, étudier la possibilité de conforter la piste qui mène à la RD901 au niveau du Crouzet (2 km) | Causse de Mende et du Masseguin | 185 341 € | 209 341 € | Non revêtue | 0,5 |
| 38b | Intersection piste/RD901 | déviations vers le Bouchet (contourne Bagnols) accès délicat - à voir | Causse de Mende et du Masseguin | 23 000 € | 60 000 € | Non revêtue | 0,6 |
| 39a | RC | point noir : le passage à vide est toutefois possible - l'exutoire se fait à travers la Loubrière par en haut | La Loubrière - L'Evers | 92 960 € | 92 960 € | RC Revêtue | 0,5 |
| 39b | RC | Depuis la RD41, stabiliser 1km de voie communale pour montée A VIDE - descente par Auriac et à travers la Loubrière - beaucoup de plantations | La Loubrière - L'Evers | 54 960 € | 54 960 € | RC Revêtue | 0,5 |

Élaboration du schéma départemental d'amélioration de la desserte externe des massifs forestiers du département de la Lozère

Rapport de synthèse



| ID | Route | Commentaires | Massif desservi | Coût travaux (hors options) | Coûts travaux (toutes options) | Type de route | Note |
|-----|---------|--|---|-----------------------------|--------------------------------|---------------|------------------|
| 40a | | Depuis le chemin qui rejoint la RD41 au niveau du Masseguin, possibilité d'éviter le col de la Loubière, les deux points noirs sur la RD41, par une piste qui arrive à l'Oustal Crémat – à étudier (1,4km) | Causse de Mende et du Masseguin | 22 400 € | 28 400 € | Non revêtue | 0,4 |
| 40b | RD41 | Limite de longueur qui gêne la vidange de la Loubrière vers Bagnols et st Julien du Tournel | multiple | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 40c | RD41 | Bergerie et murs de soutènement - à voir | multiple | 593 200 € | 1 093 100 € | RD | 0,2 |
| 41a | RD120 | voie stratégique à améliorer de la D20 jusqu'au lacet d'où part une piste à améliorer également | Massif du Goulet | 430 000 € | 430 000 € | RD | 0,5 |
| 41b | piste | (une rénovation DFCL prévue pour "bientôt" sur la piste de la crête) | Massif du Goulet | 215 000 € | 215 000 € | Non revêtue | 0,5 |
| 41c | piste | piste qui nécessite quelques travaux d'amélioration (desserte interne) | Massif du Goulet | 48 000 € | 48 000 € | Non revêtue | 0,5 |
| 42 | | Au nord de Prévenchères, renforcer la structure de la route communale au départ de la RN906 jusqu'à la bifurcation avant la Cham (renforcement structure, enduit, enrobé par endroits) | FD de Roujanel | 884 720 € | 884 720 € | RC Revêtue | 0,6 |
| 43a | | Entre Vareilles et Serviès : vérifier l'existence d'un chemin (privé) empruntable, non tracé - vérifier son état (2,2km) | FD du Mont Lozère -Mas d'Orcières-Cubierettes | 78 960 € | 78 960 € | Non revêtue | 0,3 |
| 43b | Piste | (passage à gué) | FD du Mont Lozère -Mas d'Orcières-Cubierettes | 4 700 € | 4 700 € | Non revêtue | 0,3 |
| 44a | RD20 | Point noir : le Mazel infranchissable (accès aux forêts privées de Mas d'Orcières) | FD du Mont Lozère -Mas d'Orcières-Cubierettes | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 44b | | a expertiser car semble ok aujourd'hui mais exploitation du massif à venir | FD du Mont Lozère -Mas d'Orcières-Cubierettes | 79 200 € | 79 200 € | RD | 0,5 |
| 44c | RC | Voie communale de la RD20 au carrefour de Vareilles et Le Cayre : bifurcation empruntée pour éviter le Mazel (800m) - à expertiser car risque de s'effondrer avec l'exploitation du massif | FD du Mont Lozère -Mas d'Orcières-Cubierettes | 128 000 € | 128 000 € | RC Revêtue | 0,3 |
| 45a | | Du col de Finiels (RD20) à la RC puis RD66 à proximité du Mas de la Barque, FC Altier-d'intérêt pastoral et touristique - chemin rural du domaine privé de la commune à empierrer, et zones humides à purger | FD du Mont Lozère -Mas d'Orcières-Cubierettes | 478 800 € | 478 800 € | Non revêtue | 0,3 |
| 45b | Piste | renforcement d'une zone en pente au niveau du rocher de l'Aigle | FD du Mont Lozère -Mas d'Orcières-Cubierettes | 120 000 € | 120 000 € | Non revêtue | 0,4 |
| 46a | À créer | chiffrer nouvelle piste à Montmirat parallèle RD35+le renforcement sur RD35 (épinglé)- réflexion sur la limite de gabarit | multiple | 190 640 € | 190 640 € | Non revêtue | 0,3 |
| 46b | | chiffrer un tracé alternatif à la RD35 côté N jusqu'au virage de Montmirat (DFCL type1, en aval type2) | multiple | - € | - € | Non revêtue | "PAS DE TRAVAUX" |
| 46c | RD31 | vidange de la forêt domaniale : accès par la RD31 par dérogation (un segment en limite de tonnage à 12t) et remontée de préférence par la RD35 | Forêt domaniale des Gorges du Tarn - Molines | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 48 | RC | axe crucial, mériterait d'être valorisé (RC) | Forêt domaniale des Gorges du Tarn - Molines | 84 320 € | 556 392 € | RC Revêtue | 0,4 |
| 49a | piste | piste DFCL, pentes 50-70% sur marnes, 6% de pente en long sur 1,7km, ou plus sur 1,4km , déblais à dégager, ce segment libère Florac, par croupillac | multiple | 406 200 € | 706 116 € | Non revêtue | 0,4 |
| 49b | RC | passage par les Grèzes pour éviter le centre de Florac. adapter cet accès serait avantageux pour les Cars tourist. | multiple | - € | - € | RC Revêtue | "PAS DE TRAVAUX" |
| 50 | | Depuis Bédouès Nord (RD998), piste qui rejoint les pistes DFCL plus au sud : chiffrer travaux nécessaires pour descendre de la crête de la Chaumette à Bedouès sur cette piste DFCL | FD Remponenche | 506 160 € | 506 160 € | Non revêtue | 0,5 |
| 51a | RD20 | épinglé à élargir sur la RD20 | multiple | 15 945 € | 15 945 € | RD | 0,4 |
| 51b | RD20 | épinglé à élargir sur la RD20 | multiple | 15 945 € | 15 945 € | RD | " |
| 51c | RD20 | série de lacets (PN qui a été soulevé par les élus) - à voir | multiple | 15 945 € | 15 945 € | RD | " |

Élaboration du schéma départemental d'amélioration de la desserte externe des massifs forestiers du département de la Lozère

Rapport de synthèse



| ID | Route | Commentaires | Massif desservi | Coût travaux (hors options) | Coûts travaux (toutes options) | Type de route | Note |
|-----|--------------------|---|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------|----------------|------------------|
| 52 | | Depuis la RD20 jusqu'à Champs long de Bougès, élargir, créer des refuges | Massif du Bouges | 17 928 € | 28 128 € | Non revêtue | 0,7 |
| 53 | RD20 | traversée de la commune, insoluble depuis mt Lozère mais priorité plus faible (80% repart vers le Bleynard) | multiple | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 54a | 48D0018 | Développer cette piste, sans problème de visibilité. Pourrait desservir tout le Causse Mejean. Chiffrer les coûts de redimensionnement | multiple | 1 440 000 € | 1 440 000 € | RD | 0,8 |
| 54b | RC | Accès au massif de forêts privées de la Gally. A restructurer | Est cause mejean | 372 000 € | 372 000 € | Non revêtue | 0,5 |
| 55a | 48D0996 | adapter cette section au trafic | multiple | 745 000 € | 745 000 € | RD | 0,6 |
| 55b | RD996 | élargir le virage au niveau du pont | multiple | 300 000 € | 300 000 € | RD | 0,7 |
| 55c | RD996 | élargir ce virage | multiple | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 55c | RD996 | soutènement à améliorer localement sur la RD996 | multiple | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 56 | RD18 | possibilité de créer une place de dépôt près de Cabrillac (carrefour très emprunté) | Aigoual | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 57a | 48D0057 | chiffrer - surplombs à soutenir et élargir - comparer aux coûts de rénovation (et transport) en remontant vers la croix de fer | aigoual | 1 996 000 € | 1 996 000 € | RD | 0,6 |
| 57b | RD57 | Campis : pont submersible limitant, voir si amélioration possible | Aigoual | | | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 57c | | Il y avait un projet de la mairie de création d'une bretelle et d'un pont pourrait acter en faveur de la D57 | aigoual | 1 000 000 € | 1 000 000 € | RC Revêtue | "ABANDON" |
| 58a | | Campis – RD986 (au niveau de Saint-Sauveur-Camprieu) : permet une déviation de Campis et de la RD57 mais coûts de transports et sortie sur la RD986 difficile | aigoual | 486 720 € | 486 720 € | Non revêtue | 0,8 |
| 58b | | aménager cet accès à la RD986 (côté Gard) | multiple | 90 000 € | 143 280 € | RC non revêtue | 0,5 |
| 59 | | chiffrer le coût de réouverture de cette piste forestière depuis le Col du Salidès (RD19) jusqu'au gîte d'Aire de Cote | aigoual | 338 400 € | 338 400 € | Non revêtue | 0,5 |
| 60 | | partie à conforter dessert le versant Sud du Bougès s'appuie sur DFCI - créer du multiusages - pente très forte, moyennement praticable | Massif du Bouges | 287 280 € | 287 280 € | Non revêtue | "ABANDON" |
| 61 | piste | Piste DFCI qui débouche Col de Jalcreste – axe très important à débloquer - utilisé | Massif du Bouges | 287 280 € | 287 280 € | Non revêtue | 0,8 |
| 62 | 48D0029 | favoriser cet axe, voir si travaux seraient utiles pour conforter localement | Massif du castanet | - € | - € | RD | "PAS DE TRAVAUX" |
| 63a | piste | améliorer cette descente depuis Fontmort vers col de Jalcreste - piste DFCI | Fontmort-Barre des Cevennes | - € | - € | Non revêtue | "PAS DE TRAVAUX" |
| 63b | piste | voir si des travaux doivent être faits sur cette piste entre Plan de Fontmort et Col de Jalcreste | Fontmort-Barre des Cevennes | 62 280 € | 62 280 € | Non revêtue | 0,4 |
| 64a | RD162 | Tronçon qui pourrait être utilisé pour rejoindre la D62 vers Barre des Cevenes ou DFCI vers col de l'Oumenet. besoin de travaux, à voir et à chiffrer | Fontmort-Barre des Cevennes | 1 260 010 € | 1 260 010 € | RD | 0,5 |
| 64b | 48D0062 | Depuis Cassagnas jusqu'à l'intersection RD62/RD162 : éviter cet accès depuis Fontmort (deux ponts) – prioriser si possible les travaux pour descente sur Col de Jalcreste ou Barre des Cévennes | Fontmort-Barre des Cevennes | 1 260 010 € | 1 260 010 € | RD | " |
| 64c | carref. RD62/RD162 | élargir ce virage pour permettre le demi-tour vers le Sud depuis le Plan de Fontmort (à étudier) | Fontmort-Barre des Cevennes | 1 260 010 € | 1 260 010 € | RD | " |
| 65a | 48D0020 | segment de RD20 à élargir sur les 3 premiers kilomètres au Sud de Saint Julien d'Arpaon (les virages sont ok), créer des refuges (2 pistes DFCI, des vergnes et de l'Aubaret, contournent ce secteur) | Fontmort-Barre des Cevennes | 905 715 € | 905 715 € | RD | 0,6 |
| 65b | DFCI | Piste DFCI qui pourrait soulager le RD20, mais déviation longue et difficile, et avis assez réservé du PNC (site de nidif. et qualité de l'eau) - tracé à vérifier | Fontmort-Barre des Cevennes | 18 000 € | 18 000 € | Non revêtue | "PAS DE TRAVAUX" |
| 65c | DFCI | Piste DFCI qui allège le RD20 mais n'évite pas les lacets - plutôt un enjeu de desserte interne, pas de remarque du PNC | Fontmort-Barre des Cevennes | 36 000 € | 36 000 € | Non revêtue | 0,3 |

Élaboration du schéma départemental d'amélioration de la desserte externe des massifs forestiers du département de la Lozère

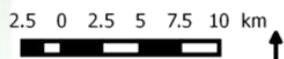
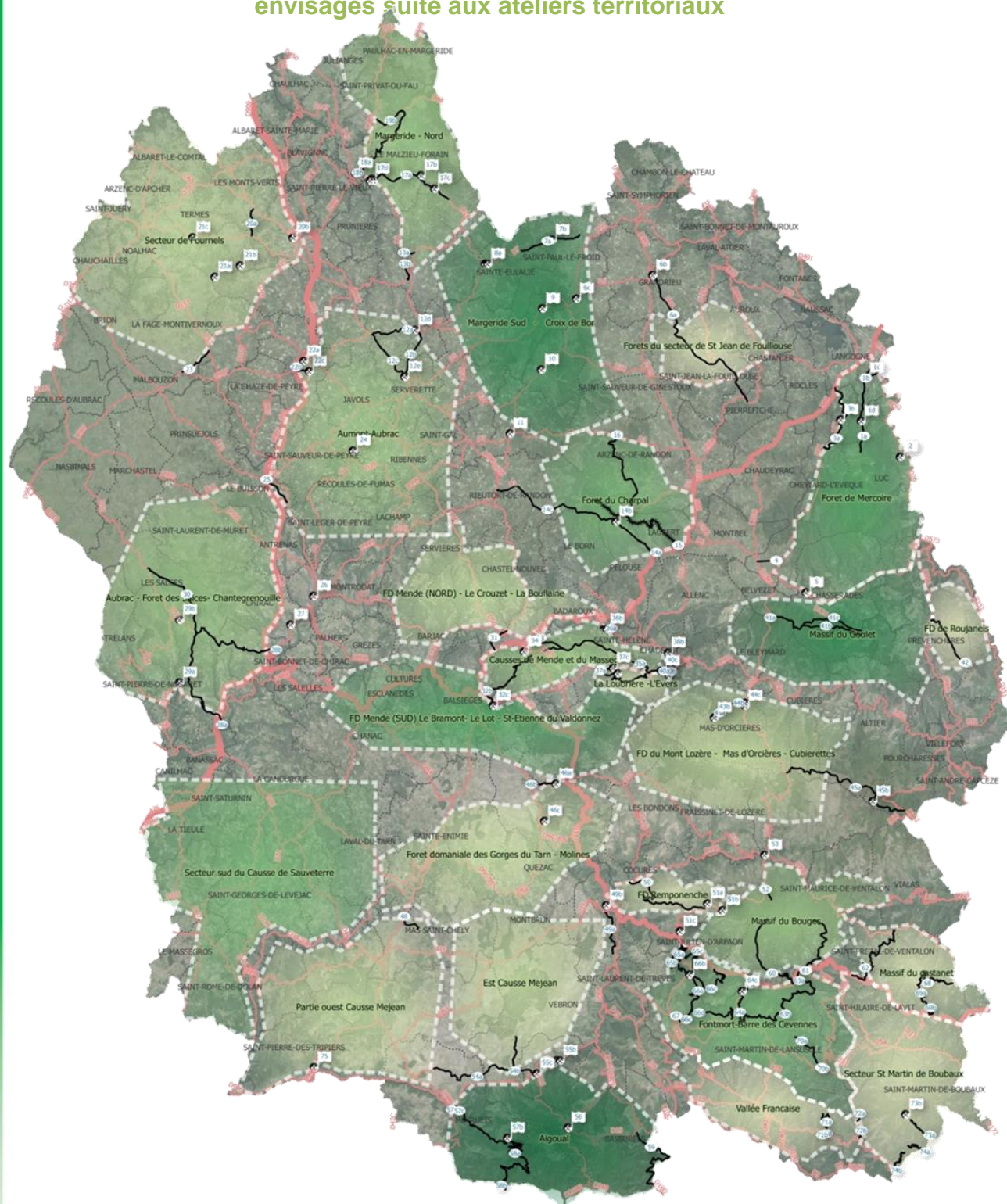
Rapport de synthèse




| ID | Route | Commentaires | Massif desservi | Coût travaux (hors options) | Coûts travaux (toutes options) | Type de route | Note |
|-----|------------------------------|---|------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|---------------|------------------|
| 66a | DFCI | piste DFCI à fort enjeu qui évite Barre des Cévennes - départ à revoir (depuis 4 chemins?) - traversée d'un pont partimonial en schiste, fragile | Fontmort-Barre des Cevennes | 205 200 € | 205 200 € | Non revêtue | 0,6 |
| 66b | intersection RD20/piste DFCI | élargir cet accès à la piste DFCI | Fontmort-Barre des Cevennes | - € | - € | Non revêtue | "PAS DE TRAVAUX" |
| 66c | RC | tronçon difficile pour la vidange du massif quelques points noirs selon l'ONF -Frt déblai – éviter les travaux car impact visuel fort (PNC), préférer DFCI ou D62 | Fontmort-Barre des Cevennes | 156 310 € | 156 310 € | RC Revêtue | "PAS DE TRAVAUX" |
| 66c | DFCI | piste DFCI sur la commune de Barre des Cévennes à enjeu fort à restructurer. Bon exutoire possible depuis l'Oumenet pour contourner D20 | Fontmort-Barre des Cevennes | 230 000 € | 230 000 € | Non revêtue | 0,5 |
| 66d | piste | option à étudier pour liaison Fontmort - Col de l'Oumenet. Solution partielle pour éviter B. des C. - vérifier si chemin différent du GR | Fontmort-Barre des Cevennes | 46 800 € | 46 800 € | Non revêtue | 0,5 |
| 67 | | étudier la possibilité de contournement du Castelas pour éviter Barre des Cévennes? | Fontmort-Barre des Cevennes | 67 824 € | 67 824 € | autre | 0,7 |
| 68 | piste | piste DFCI a conforter permet de rejoindre la D52 plus facilement | Massif du castanet | 224 280 € | 224 280 € | Non revêtue | 0,2 |
| 69a | RC | segment à conforter | Massif du castanet | 50 000 € | 50 000 € | RC Revêtue | 0,3 |
| 69b | RC | segment praticable | Massif du castanet | 287 280 € | 287 280 € | RC Revêtue | 0,3 |
| 70a | piste | Partie Nord de la piste DFCI (Le Rouvier Serre de La Can) dessert la partie Sud du massif de Fontmort | Fontmort-Barre des Cevennes | - € | - € | Non revêtue | "PAS DE TRAVAUX" |
| 70b | piste | éviter segment sud de la piste DFCI (Le Rouvier Serre de La Can) : préférer conforter la draille pour accéder à la RD13 | Fontmort-Barre des Cevennes | - € | - € | Non revêtue | "PAS DE TRAVAUX" |
| 70c | piste | Alternative à la partie sud de la piste DFCI : créer accès à la RD13 à partir d'une draille existante | Fontmort-Barre des Cevennes | 37 787 € | 39 155 € | Non revêtue | 0,5 |
| 71a | piste | piste DFCI empruntable (accès à la vallée - Moissac - point noir au dernier virage) | Vallée Française | 144 000 € | 144 000 € | Non revêtue | 0,3 |
| 71b | piste | à éviter (point noir au Camp des Noyers : virage) | Vallée Française | 3 400 € | 3 400 € | Non revêtue | 0,3 |
| 71d | piste | segment de piste à créer pour accès au D983 en contournant le Camp des Noyers | Vallée Française | 37 090 € | 37 090 € | Non revêtue | 0,4 |
| 72a | 48D0984 | travaux d'élargissement prévus par la commune de St-Etienne-Vallée Française | multiple | 1 215 120 € | 1 215 120 € | RD | 0,3 |
| 72b | 48D0984 | travaux d'élargissement prévus par la commune de St-Etienne-Vallée Française | multiple | 1 215 120 € | 1 215 120 € | RD | " |
| 73a | piste | Piste DFCI (Peyreret-le-Gard) : un segment de DFCI de 2,3km à élargir de 1,5 m voire 2m | Secteur St Martin de Boubaux | 172 500 € | 172 500 € | Non revêtue | 0,4 |
| 73b | Piste | élargir ce virage | Secteur St Martin de Boubaux | 2 500 € | 2 500 € | Non revêtue | 0,4 |
| 74a | RC | déviation entre Cuyeirolle et la RD - voirie communale – à étudier | Secteur St Martin de Boubaux | - € | - € | | "PAS DE TRAVAUX" |
| 74b | | Piste DFCI (DOURBIE) : éviter la descente au sud de la piste, préférer emprunter la route communale qui part de Cuyeirolle | Secteur St Martin de Boubaux | 32 400 € | 32 400 € | Non revêtue | 0,4 |
| 75 | RD63 | rappeler la possibilité aux récoltants de demander des dérogations y compris sur un temps long. lim. longueur transit | Partie ouest Causse Mejean | - € | - € | RD | "PAS DE TRAVAUX" |




8.2. Les massifs forestiers définis pour l'étude et les travaux envisagés suite aux ateliers territoriaux





lozère
Département

**Schéma de desserte
externe des massifs
forestiers de la Lozère**



AGENCE
MIDA
Caisse d'Allocations Familiales

| Massifs de l'étude | 5000 - 8000 m ³ /an | 8000 - 11000 m ³ /an | 11000 - 14500 m ³ /an | 14500 - 17500 m ³ /an | 17500 - 20500 m ³ /an | 20500 - 23500 m ³ /an |
|--------------------|--------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| | | | | | | |

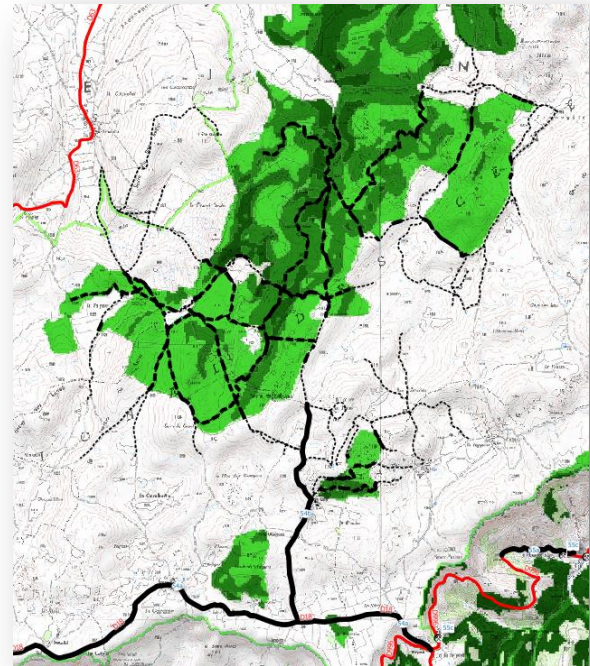
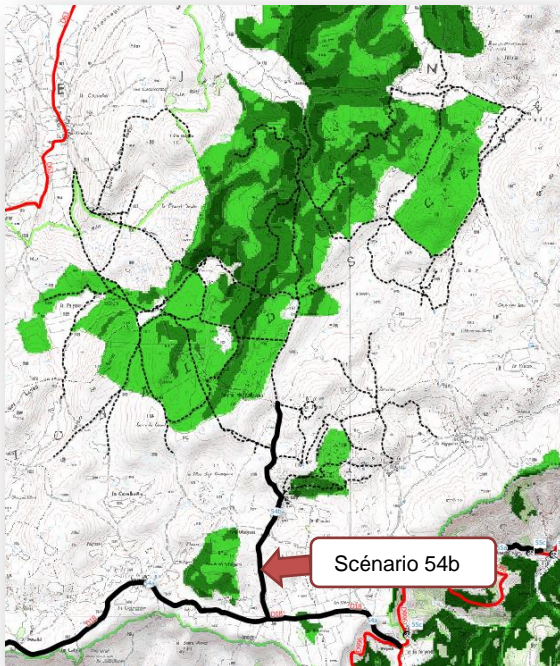


8.3. Méthodologie pour l'étude du rapport coût-bénéfice

Exemple du scénario 54b - Route communale permettant l'accès au massif de forêts privées de Galy

Étape 1 – Définition du réseau de routes et pistes concernées par le scénario. Prise en compte des autres exutoires possibles.

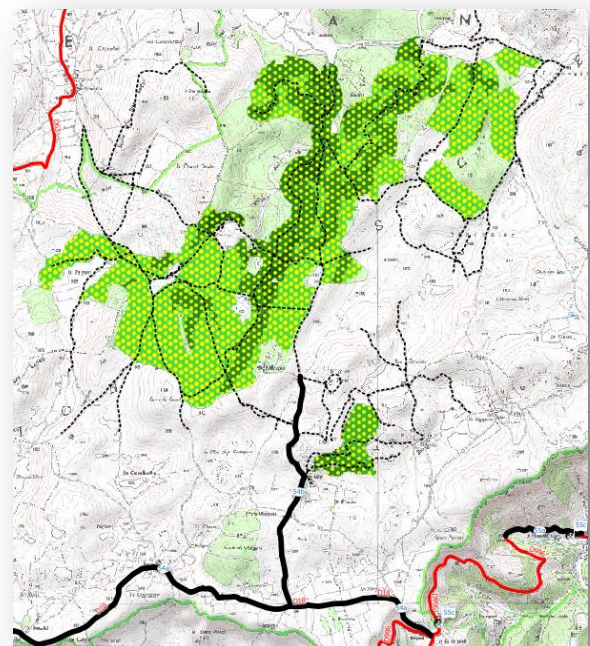
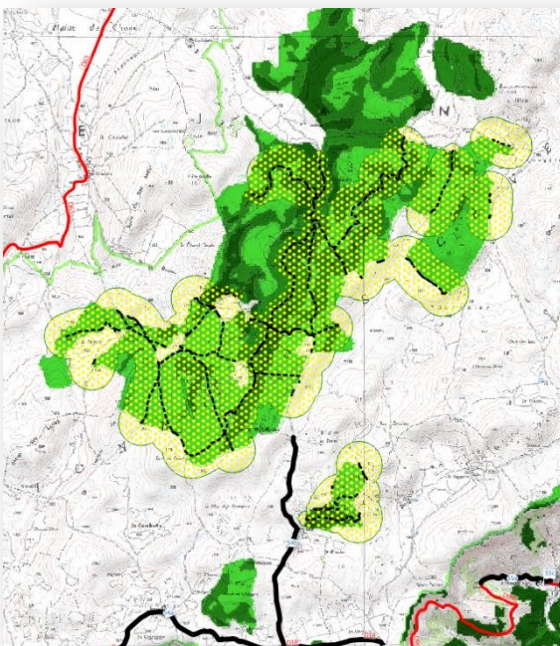
Étape 2 – Définition du réseau situé en milieu forestier



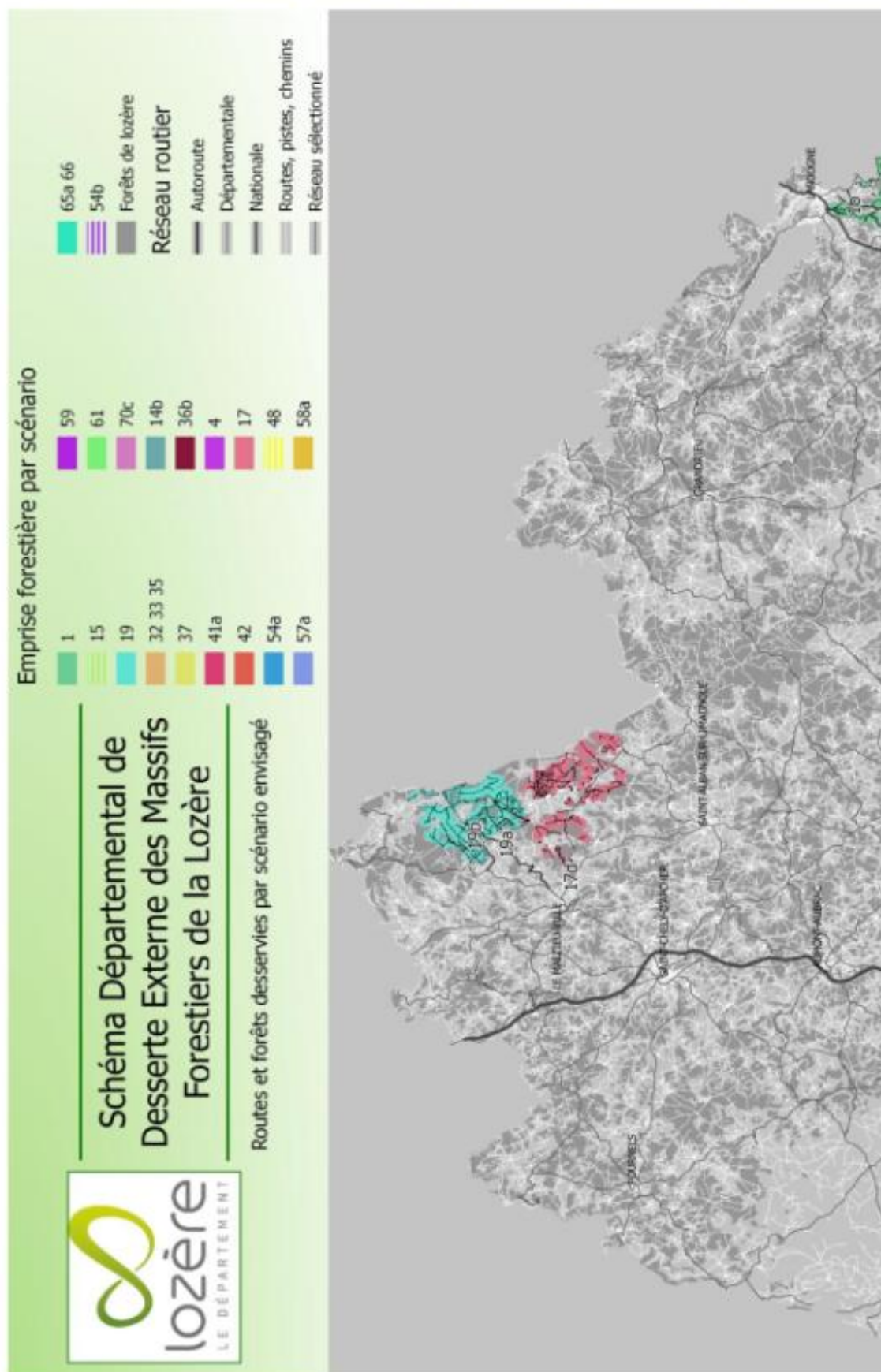
Forêt ■ Accessibilité facile ■ Accessibilité moyenne ■ Accessibilité difficile

Étape 3 – Définition de l'emprise du réseau routier forestier en fonction de la pente

Étape 4 – Sélection des forêts concernées par le scénario pour le calcul du montant annuel des récoltes

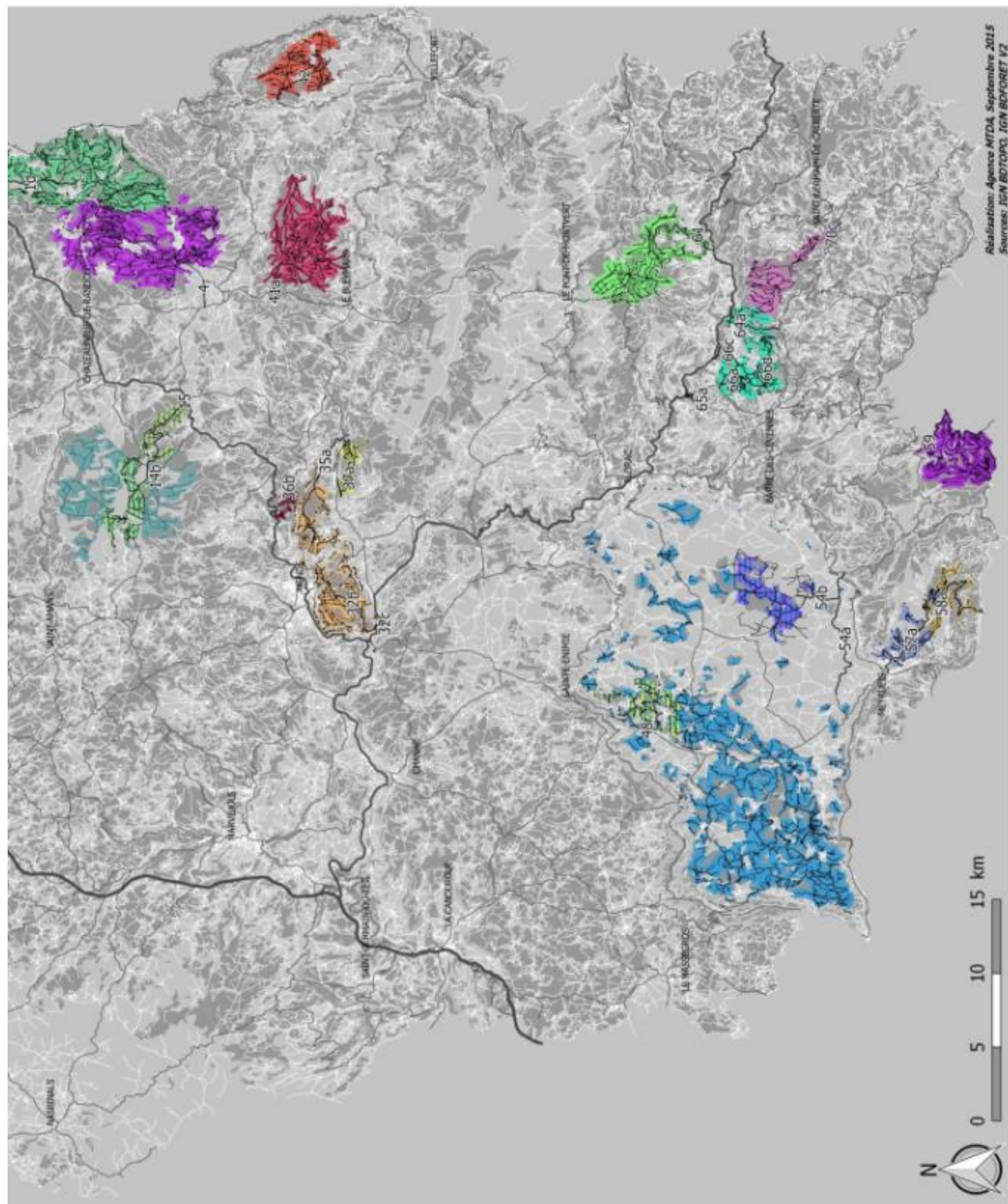


8.4. Routes et forêts desservies par scénario de desserte de massif forestier





Carte



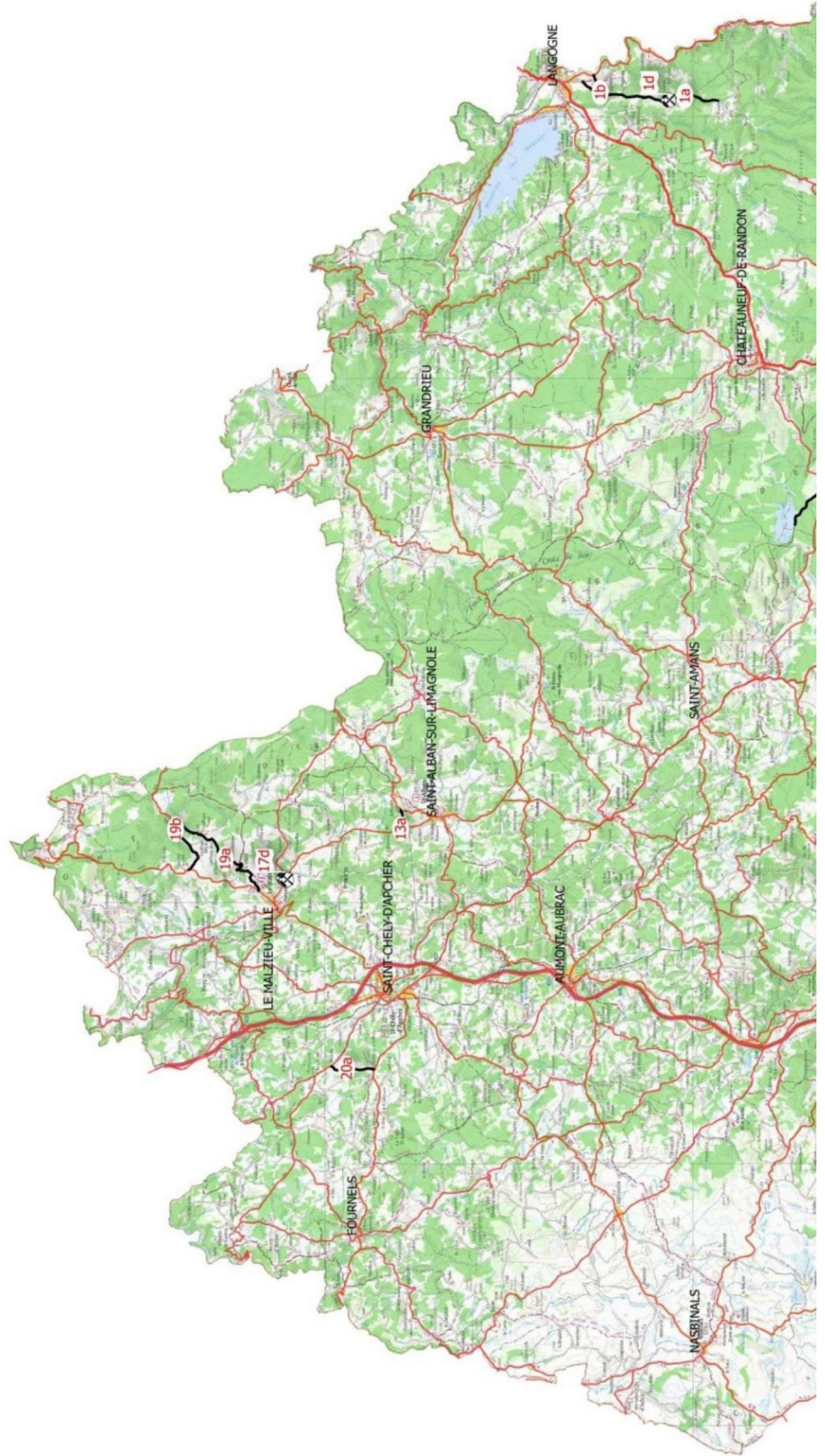
8.5. Cartographie des travaux retenus

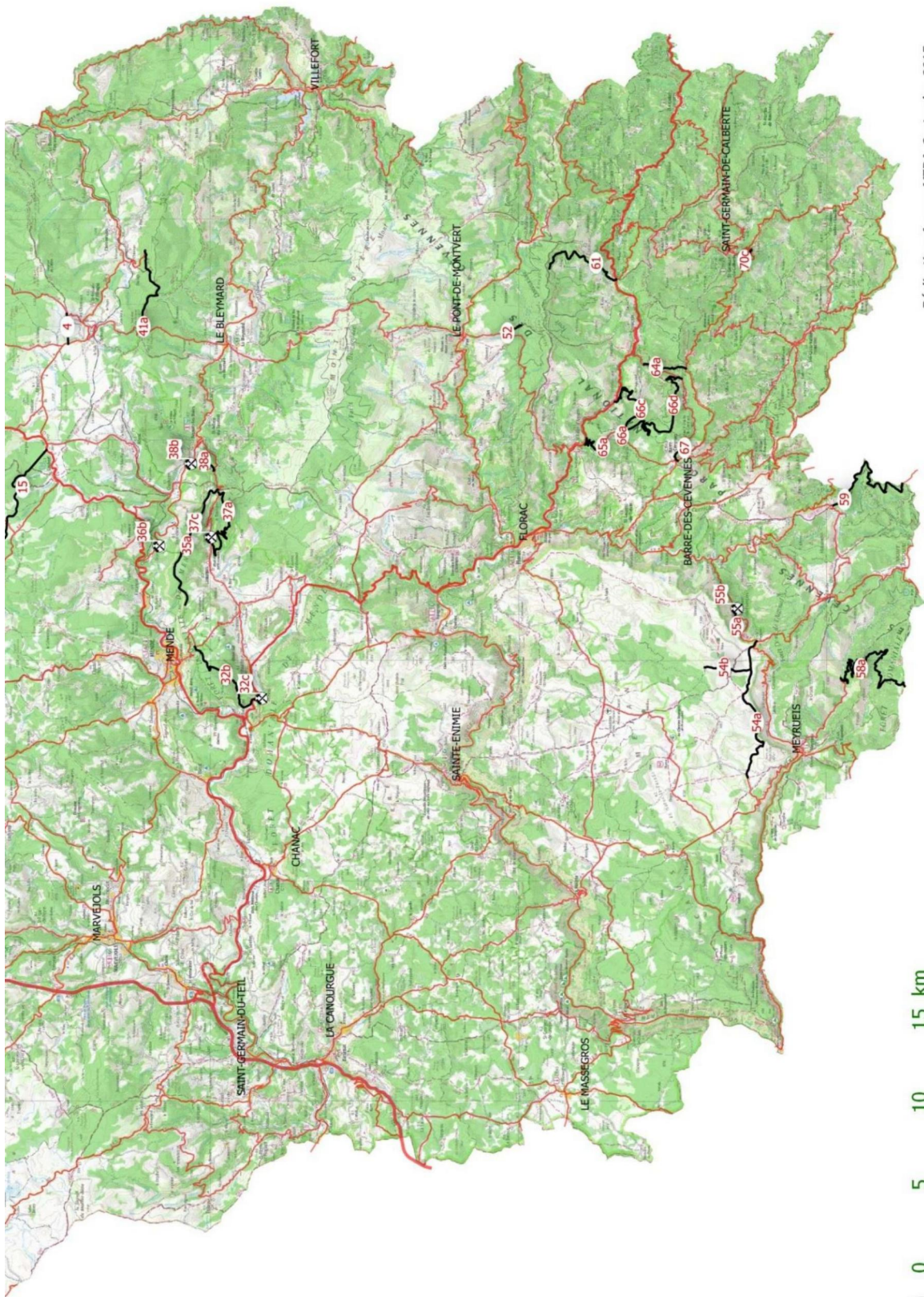
Légende

| | |
|---------------------|----------------|
| Travaux retenus | Réseau routier |
| ✂ Travaux ponctuels | Autoroute |
| — Travaux linéaires | Nationale |
| | Départementale |

Schéma Départemental de Desserte Externe des Massifs Forestiers de la Lozère

Localisation des scénarios retenus





Réalisation: Agence MTDA, Septembre 2015
Sources: IGN BDTOPO, IGN BDFORET V2, IGN SCAN25

