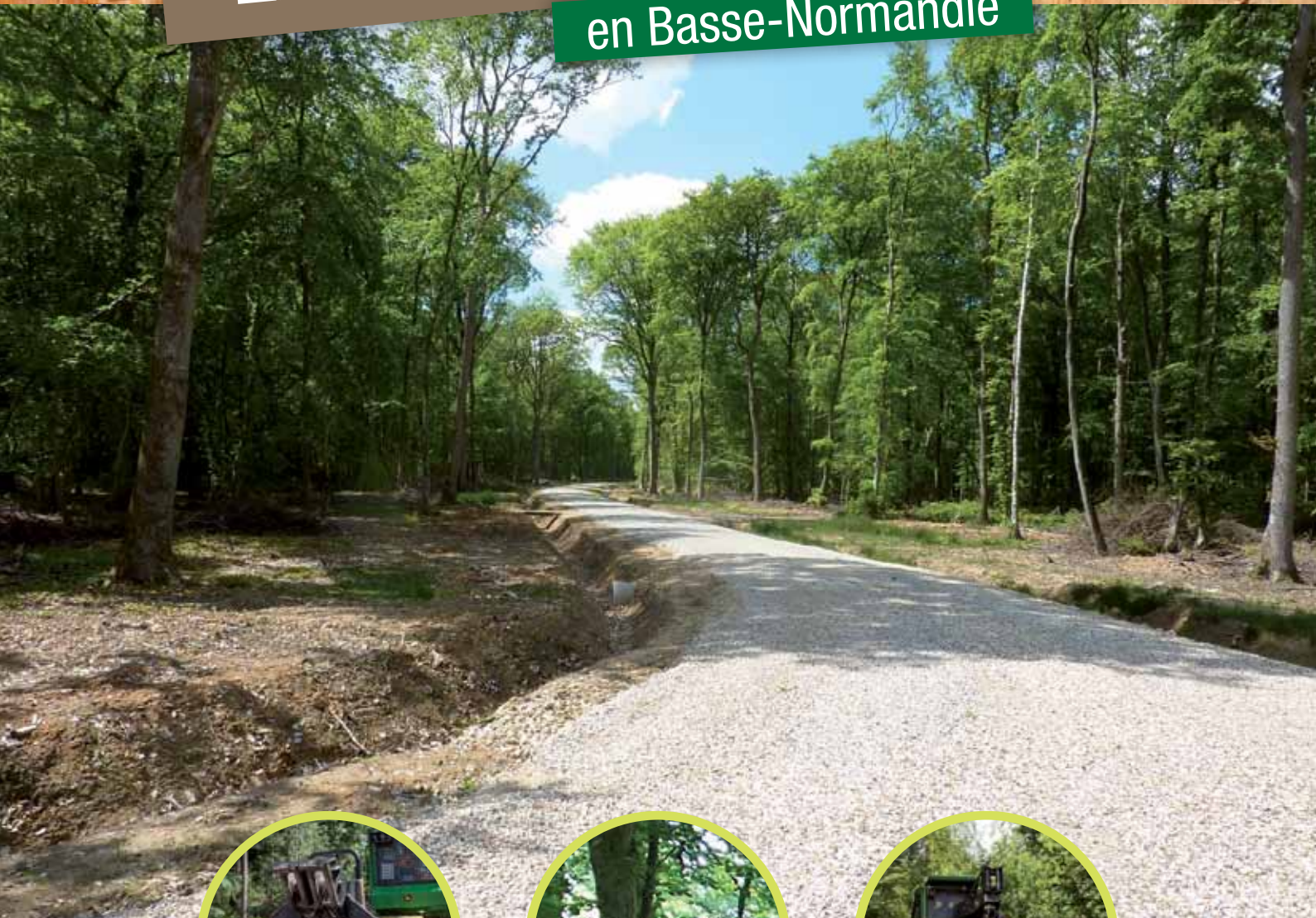


LA VOIRIE FORESTIÈRE

en Basse-Normandie



GUIDE À L'ATTENTION DES ÉLUS

Sommaire

Introduction	4
I/ La filière forêt-bois : une filière qui compte en Basse-Normandie	6
I.1/ Les forêts bas-normandes	6
I.1.1/ Etat des lieux	6
I.1.2/ Une gestion encadrée	6
I.2/ Une économie locale importante	8
II/ La définition technique de la voirie forestière : de la parcelle forestière à la route publique	12
III/ Les différents statuts des voies et chemins	14
III.1/ Les voies publiques	14
III.2/ Les chemins ruraux	15
III.3/ Les voies privées	16
III.3.1/ Les chemins ou sentiers d'exploitation	16
III.3.2/ Les chemins privés	16
III.3.3/ Les chemins de désenclavement	16
III.4/ L'ouverture et la fermeture des voies et chemins	17
III.4.1/ Voie ouverte ou fermée à la circulation du public ?	17
III.4.2/ Comment signaler la fermeture d'une voie ?	18
III.5/ Synthèse	19
IV/ L'encadrement de la circulation des bois	20
IV.1/ Responsabilité lors de l'exploitation d'un arbre, de la parcelle à la scierie	20
IV.2/ Circulation des bois ronds et des bois longs	21
V/ Quelles actions possibles pour maintenir la voirie en bon état ?	22
V.1/ A titre préventif	22
V.1.1/ Information de travaux forestiers et états des lieux des voiries empruntées	22
V.1.2/ Limitation de vitesse et de tonnage	23
V.1.3/ Compléments sur les barrières de dégel	24
V.2/ A titre curatif	24
V.2.1/ Les contributions spéciales	24
V.2.2/ Constatation des infractions	25
VI/ Présentation du Schéma de desserte et du Schéma routier en Basse-Normandie	26
VI.1/ Schéma de desserte	26
VI.1.1/ Qu'est ce qu'un schéma de desserte ?	26
VI.1.2/ Quelles données ont été relevées ?	26
VI.1.3/ Résultats	26
VI.1.4/ Un outil de ciblage des aides publiques	33
VI.2/ Schéma routier	29
VII/ Contacts utiles	30
VIII/ Lexique	33
IX/ Les différents matériels utilisés pour l'exploitation forestière	34
X/ Modèle d'arrêté municipal relatif à l'utilisation des voies communales et des chemins ruraux	36
XI/ Bibliographie	40



Introduction

Les industriels du bois sont confrontés à de multiples défis en termes de compétitivité, d'adaptation aux contraintes et aux nouvelles normes, d'adéquation des produits finis à la demande des consommateurs. Ils doivent faire face à des faiblesses structurelles et à un contexte de concurrence internationale féroce.

Le **renouvellement de notre forêt**, la **mobilisation du bois** et l'**approvisionnement des industries de transformation** doivent ainsi faire l'objet de toute notre attention sous peine de déstabiliser encore davantage les industries de l'aval de la filière.

Même si une partie de la production biologique des forêts, nécessaire au ré-enrichissement des sols en matière organique ou située en zones inaccessibles, n'est pas mobilisable, **l'exploitation du bois des forêts bas-normandes et de la biomasse forestière n'est, à l'évidence, pas optimale.**

Pourtant, sous réserve de la gérer durablement et d'anticiper les changements climatiques qui pourraient affecter les essences forestières actuelles, **la forêt représente la source inépuisable et non délocalisable d'un éco-matériau renouvelable créateur de richesses et d'emplois : le BOIS.**

La **Nouvelle France Industrielle** demande à la forêt française une contribution importante au **développement des énergies renouvelables**, à l'**essor du bois-construction** tout en préservant l'environnement et la biodiversité de nos forêts. Dans ce contexte, les politiques forestières nationales et régionales s'orientent vers **une mobilisation supplémentaire des bois de nos forêts** qui entraînera **une circulation accrue des camions** transportant des grumes, des billons voire des plaquettes sur nos routes.

La ressource bois est inégalement répartie, sur un vaste territoire. Cette spécificité explique qu'elle n'est transportable au départ des forêts que par des véhicules routiers, essentiellement des semi-remorques ou camions remorques (couramment appelés « grumiers »). Ce premier segment incontournable de la chaîne logistique se caractérise par :

- un poids volumique élevé par rapport à nombre d'autres produits ;
- une part du coût de transport importante (de 20 à 40% du produit rendu usine) ;
- la nécessité d'un matériel routier spécifique qui ne se prête pas à une utilisation partagée (fret retour) ;
- des lieux de chargement et de déchargement éclatés ;
- sur des distances généralement courtes ;
- sans saisonnalité marquée.

C'est pour ces raisons que le transport de bois bénéficie en France (comme presque partout en Europe) d'un régime spécifique. En Basse-Normandie, les arrêtés définissant les axes autorisés à la circulation de grumiers allant jusqu'à 57 tonnes ne s'étendent pas aux voies communales.

Or, cette circulation peut avoir un impact sur les voies et les chemins relevant de la compétence des communes ou des communautés de communes, qui doivent en assurer l'entretien malgré la diminution progressive de leurs ressources propres. Les élus sont responsables du maintien du patrimoine communal tout en répondant aux attentes de l'ensemble de la population et en conciliant les différentes activités qui ont lieu sur leur territoire.

Les exploitants professionnels qui mobilisent les bois en forêt et assurent le transport jusqu'aux scieries ont également des contraintes et des obligations : rentabilité d'une structure économique, planification complexe des chantiers face aux conditions climatiques, démarches administratives nombreuses, coordination logistique entre intervenants en forêts, ...

Compte tenu de la situation présente de vieillissement accéléré de la forêt française, de déficit de renouvellement et de déséquilibre prononcé de ses classes d'âge, **il est plus qu'urgent de soutenir les efforts de cette filière**, qui cherche à se structurer face à des concurrents européens très puissants.

Pour croître, conserver sa valeur et son rôle de séquestration de carbone, la forêt doit être entretenue, renouvelée et du bois doit être coupé. Plutôt que d'opposer les parties en présence et de freiner la mise en valeur des forêts du territoire bas-normand, il est important que chacun dialogue, comprenne les contraintes de l'autre et œuvre dans l'intérêt général. Seule une volonté politique forte pourra y parvenir.

En application de ses compétences de développement économique et d'aménagement du territoire, **le Conseil régional est souvent très impliqué dans les questions relatives à la forêt et au bois**. Pour réussir le redressement qu'il souhaite de toute la filière forêt-bois, il faut une **vision partagée** entre les acteurs permettant de faciliter la mobilisation de leurs moyens respectifs pour développer l'emploi et les compétences, **optimiser les investissements et conforter le développement industriel** sur le plan régional.

Ce guide sur la voirie forestière est destiné à fournir aux élus du territoire régional les éléments essentiels pour mieux comprendre la mobilisation du bois et pour favoriser l'accessibilité aux massifs forestiers. Il vise à concilier l'activité économique des entreprises de la filière-bois régionale avec les justes préoccupations des communes, dans le respect de la réglementation et des responsabilités incombant à chacun.



Laurent BEAUVAIS,
Président de la Région Basse-Normandie



Jean de SINCAY,
Président du CRPF de Normandie





I/ La filière forêt-bois : une filière qui compte en Basse-Normandie

I.1/ Les forêts bas-normandes

I.1.1/ Etat des lieux

La forêt bas-normande, publique et privée, s'étend sur près de 170 000 ha, soit 10% de la surface régionale. Ce taux de boisement est très largement inférieur à la moyenne nationale (27%). Il cache de fortes disparités départementales : de 15% pour l'Orne avec quelques grands massifs comme celui de Bellême, des Andaines, d'Ecouves, de Réno-Valdieu, de Gouffern, ... à 5% dans la Manche (département le moins boisé de France).

Les feuillus sont majoritaires et représentent près de 77% de la surface (pour 79% du volume). Les essences dominantes sont le Chêne (45% du volume), le Hêtre (14%) et le Douglas (7%). Avec 181 m³/ha de volume sur pied contre 161 m³/ha en moyenne nationale, les peuplements forestiers bas-normands sont riches et productifs. C'est une chance pour l'économie régionale et pour l'emploi dans nos territoires ruraux.

I.1.2/ Une gestion encadrée

La gestion des forêts, qu'elles soient publiques ou privées, est régie par le Code forestier.

Chaque région administrative dispose d'un document cadre à son niveau, les **Orientations Régionales Forestières** (ORF), qui concerne toute la filière forêt-bois, forêt privée et publique, exploitants et transformateurs. Ces ORF ont été approuvées en 1999 pour la Basse-Normandie. Elles seront remplacées par un **Plan Régional de la Forêt et du Bois** instauré par la Loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt.



Jean-Baptiste Reboul - CAPFN © CNPF

Le Chêne est l'essence la plus représentée dans nos forêts bas-normandes.

Zone géographique	Forêt publique (ha)	Forêt privée (ha)	Total (ha)	Taux de boisement
Calvados	5 000	41 000	46 000	8%
Manche	1 500	26 000	27 500	5%
Orne	26 500	69 000	95 500	15%
Basse-Normandie	33 000	136 000	169 000	10%

Répartition des surfaces forestières en Basse-Normandie (source : IGN)



La gestion des forêts publiques est confiée à l'Office National des Forêts (ONF) et fait l'objet de Documents d'Aménagement, rédigés en conformité avec les ORF et validés par le Préfet ou le Ministère en charge de la forêt.

Pour la forêt privée, plusieurs documents de gestion durable existent :

- le **Plan Simple de Gestion (PSG)**, **obligatoire à partir d'une surface de 25 ha** ;
- le **Règlement Type de Gestion (RTG)**, liant le propriétaire à un professionnel de la gestion forestière ;
- le **Code de Bonnes Pratiques Sylvicoles (CBPS)**.

Chacun de ces trois documents doit être conforme au Schéma Régional de Gestion Sylvicole (SRGS), qui constitue le cadre opposable à leur agrément. Ils permettent aux propriétaires privés d'assurer une gestion durable et multifonctionnelle de leur bois.

Le Plan Simple de Gestion est le document le plus complet : à partir d'une analyse de la forêt, du contexte et des enjeux locaux, il définit un programme d'intervention sur une période de 10 à 20 ans en adéquation avec les objectifs du propriétaire.

En Basse-Normandie, 90% des propriétés devant disposer d'un PSG en sont effectivement dotées, représentant environ 58 000 ha (soit presque la moitié du total des forêts privées).

Créé en 1967, le **Centre Régional de la Propriété Forestière de Normandie** est une délégation régionale d'un établissement public national dont les missions consistent notamment à développer et orienter la gestion forestière des bois et des forêts privés. Il est chargé de rédiger le SRGS, d'agréeer les Plans Simples de Gestion, de développer des techniques sylvicoles et de les vulgariser auprès des propriétaires.

Pour la réalisation d'actes de gestion et de maîtrise d'œuvre, les forestiers privés peuvent faire appel à des professionnels de la gestion forestière. Ces derniers peuvent être regroupés en quatre catégories, définies en fonction de leur statut et de leur fonctionnement :

- les coopératives forestières, organisations de producteurs de commercialisation ;
- les experts forestiers, inscrits sur une liste officielle ordinaire ;
- les gestionnaires forestiers professionnels agréés au plan régional ;
- les autres techniciens forestiers indépendants.

Ces quatre catégories sont plutôt bien représentées en Basse-Normandie et, parmi les propriétaires forestiers disposant d'un PSG, nombreux sont ceux à se faire assister par l'un d'eux. En effet, 57% des propriétaires de 25 à 100 ha se font conseiller dans la gestion de leur bois et ce taux monte à 78% dans les propriétés de plus de 100 ha (source : enquête RESOFOP 2011). La présence de ces intervenants est indispensable car la gestion forestière ne s'improvise pas : une intervention mal programmée ou mal réalisée peut avoir des conséquences sur le long terme.



1.2/ Une économie locale importante

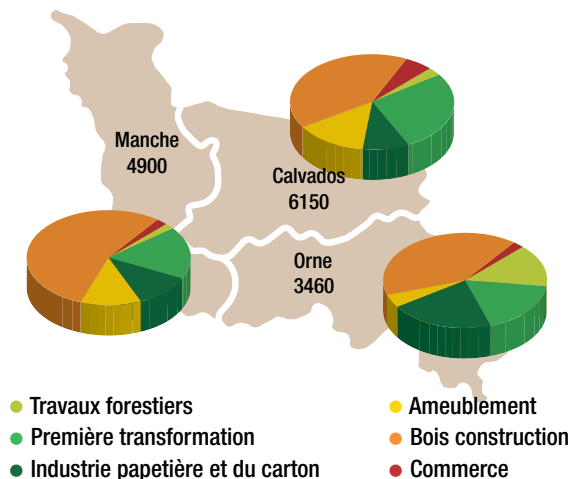
Selon l'INSEE (source : Insee – Clap, recensement de la population 1990 et 2006, Ficus), la filière forêt-bois bas-normande représente 630 millions d'euros de valeur ajoutée. Cela la situe entre la métallurgie (540 Millions d'€) et le secteur électronucléaire (860 Millions d'€), deux poids lourds de l'industrie régionale.

Au total, pas moins de 3 400 entreprises appartiennent à la filière :

- 57% sont des entreprises artisanales unipersonnelles ;
- 34% emploient entre 1 et 9 salariés ;
- 9% emploient entre 10 et 99 salariés (ces entreprises concentrent la moitié des effectifs de la filière).

En terme d'emploi, la filière compte 14 500 salariés (2,8% de l'emploi régional), répartis sur les trois départements bas-normands. Près de 50% de ces emplois se trouvent en milieu rural, ancrant ainsi la filière forêt-bois au cœur de nos territoires.

Emplois en Basse-Normandie



Source INSEE - RP 2006, exploitation complémentaire

La production de plants et le reboisement

La production de plants est étroitement liée aux activités de reboisement en forêt.

La grande majorité des plants forestiers produits en France font l'objet d'un contrôle rigoureux, tant sur l'origine des graines que sur la qualité des plants produits.

Le travail du pépiniériste forestier va de la production et la sélection des graines à la production de plants à racines nues ou conditionnés en godet.



Nicolas Leriche - CRPFN © ONPF

Plants de Chêne sessile d'un an en pépinière.

La Basse-Normandie est la 5^{ème} région de France en production de plants forestiers.

Les disponibilités de vente de plants par les pépinières forestières de Basse-Normandie pour la saison 2011/2012 s'élevaient à **2 millions de plants**, en baisse de 50% par rapport à la saison 2010-2011.

Emploi dans la filière forêt-bois

Espace	Emplois		dont (en %)						
	Nombre	%	Travaux forestiers	Première transformation	Industrie papetière et du carton	Ameublement	Bois construction	Commerce	Ensemble
Calvados	6 150	42,4	3,0	27,5	9,0	14,3	40,7	5,5	100,0
Manche	4 900	33,7	2,1	17,8	11,4	11,9	54,9	2,0	100,0
Orne	3 460	23,8	14,7	17,8	20,6	4,4	40,3	2,0	100,0
Basse-Normandie	14 510	100,0	5,5	21,9	12,6	11,1	45,4	3,5	100,0
Pôles urbains	4 780	33,0	3,2	21,5	14,0	11,7	42,2	7,4	100,0
Couronnes périurbaines	3 000	20,7	6,1	18,5	3,4	10,2	59,6	2,2	100,0
Pôles ruraux	2 580	17,8	4,8	22,4	36,6	6,8	28,0	1,5	100,0
Rural isolé	4 040	28,6	8,1	24,6	2,8	13,8	49,6	1,2	100,0

Source : Insee - recensement de la population 2006, exploitation complémentaire



Depuis quelques années, on assiste à une forte baisse de la production de plants, principalement due à la mise en place de la régénération naturelle (qui consiste à laisser spontanément le couvert forestier se reconstituer après une coupe) et à un déficit important de renouvellement des forêts.

L'entretien et l'exploitation des forêts

Avant d'arriver à la phase d'exploitation, plusieurs opérations d'entretien auront dû être réalisées auparavant sur la parcelle (dégageage, taille de formation, élagage,...).

L'exploitation forestière consiste à abattre et à sortir le bois de forêt. Ce sont les entreprises de travaux forestiers qui assurent ce travail ; l'achat et la commercialisation des bois étant du domaine de l'exploitant forestier.

L'abattage des bois s'est mécanisé pour les résineux mais reste encore essentiellement manuel pour les feuillus.

En 2012, **475 000 m³** de bois ont été récoltés en Basse-Normandie (source : Enquête Annuelle de Branche - DRAAF de Basse-Normandie), soit 50% de la production biologique de l'année :

- **50% comme bois d'œuvre** (Chêne 26%, Epicéa/Sapin 29%, Douglas 23%) ;
- **17% comme bois d'industrie** (papier et panneaux) ;
- **3% comme bois-énergie et bois de feu** (chiffre à relativiser compte tenu de l'incertitude des données sur le marché bois-bûche).

La Basse-Normandie est une région très dynamique en matière d'exploitation, les entreprises de ce secteur d'activité travaillent sur tout le grand Ouest, l'Ile-de-France, en Région Centre et dans le Nord de la France.

On appelle «bois d'œuvre» les plus belles qualités de bois qui sont destinées à être sciées, fraisées, tranchées ou déroulées pour la fabrication de planche, charpente, parquet, emballage, placage,...

Le «bois d'industrie» ou bois de trituration est du bois de moindre valeur, issu des éclaircies ou des parties de l'arbre de moins bonne qualité, telles que les branches. Ce bois sera ensuite broyé pour être transformé en panneaux, pâte à papier ou encore bois-énergie.



Bruno Jarry - CRPF PC © CNPF

un plot de Chêne en sortie de scierie.



La première transformation

Le bois d'œuvre est destiné au sciage.

L'objectif du scieur est de produire, à partir d'une matière première hétérogène, des produits homogènes qui pourront ensuite être utilisés par les entreprises de seconde transformation. On compte en Basse-Normandie un tissu important d'entreprises de sciage au regard des autres régions (70 scieries).

39% des entreprises de sciage ont également une activité d'exploitation forestière.

En 2012, 151 000 m³ de sciages ont été produits en Basse-Normandie dont :

- 63% de résineux ;
- 34% de feuillus ;
- 3% de bois tropicaux.

Pour s'adapter aux demandes de la seconde transformation, les scieries sont de plus en plus amenées à réaliser des produits semi-finis qui nécessitent des étapes supplémentaires de transformation (rabotage, séchage,...).

En outre, on compte une dizaine d'entreprises de sciage spécialisées dans le résineux qui produisent majoritairement des emballages en bois.

La seconde transformation

Charpente, menuiserie, construction bois

Le secteur de la construction représente 55% des débouchés du bois en Basse-Normandie.

C'est un secteur très dynamique, qui en 5 ans a vu son effectif salarié augmenter de 15%.

On dénombre également des industries importantes de fabrication de charpente et de menuiserie avec un savoir-faire reconnu.

L'emballage

La fabrication d'emballage en bois (palettes en bois, caisses, cageots, boîtes à fromage) est une activité importante au niveau régional grâce à la proximité des approvisionnements et des débouchés.

Beaucoup de ces entreprises sont productrices de palettes en bois et ont une activité de sciage intégrée à l'entreprise. On en dénombre une dizaine en Basse-Normandie.

Ameublement / Agencement

La majorité des entreprises de l'ameublement sont des entreprises artisanales. L'ébénisterie est une activité bien représentée. La Basse-Normandie possède également des entreprises de pointe dans des secteurs spécialisés tels que le mobilier de salle de bains ou encore le mobilier religieux.

Le secteur de l'ameublement est cependant soumis à une conjoncture peu favorable, due à la concurrence étrangère et l'évolution des modes.

C'est pourquoi certaines entreprises ont étendu leur activité au secteur de l'agencement, un secteur porteur qui comprend beaucoup de métiers tels que concepteur, bureau d'études, fabricant, poseur,...

Ces secteurs sont en évolution permanente et se tournent aujourd'hui vers de nouveaux produits innovants ou de qualité environnementale.

Usinage / Prestation de services

Plusieurs entreprises de la région disposent de savoir-faire spécifiques qu'elles utilisent pour leurs propres productions ou qu'elles proposent en prestation de services : usinage de panneaux, usinage de bois massif, séchage, transport,...

Négoce / Activité portuaire

L'activité de négoce de bois est particulièrement développée en Basse-Normandie, grâce aux deux places portuaires régionales spécialisées dans ce trafic, à savoir Honfleur et Caen-Ouistreham.

Une grande partie des bois qui sont débarqués sur ces sites, après une éventuelle transformation, sont conditionnés et destinés aux grands distributeurs au niveau national.

En 2007, 300 000 m³ de bois ont été débarqués dans les ports de Basse-Normandie, contre 6 000 m³ de bois exportés. Pour le port de Honfleur, la part de marché du bois à l'importation représente 56% du trafic ; elle est de 19% pour le port de Caen-Ouistreham.



Bois-énergie

Le bois-énergie est la valorisation ultime du bois. Il peut prendre différentes formes (plaquettes, sciures, bûches). La Basse-Normandie est particulièrement dynamique sur ce secteur avec une structuration source d'inspiration pour d'autres régions.

Malgré sa faible surface boisée, la filière forêt-bois bas-normande est la sixième de France. Devant les besoins de mobilisation supplémentaire affichés pour l'approvisionnement des industries et la volonté marquée de développer l'utilisation des « bois de Pays » (bois locaux transformés localement), **la circulation des bois constitue l'étape charnière** entre les producteurs forestiers et les transformateurs industriels. En effet, une matière première comme le bois produit dans nos forêts normandes n'entre vraiment dans le cycle de transformation que par son intégration dans un processus industriel.

Fournir, d'une façon régulière, continue et pérenne, une matière première naturelle et renouvelable aux industriels est une condition nécessaire de survie et essentielle de progrès afin d'améliorer le dynamisme de nos territoires ruraux.



Eric Himelein - CPPFN © CNIFP

La plaquette forestière : un secteur en plein développement.



II/ La définition technique de la voirie forestière : de la parcelle forestière à la route publique

Comme énoncé par la suite (voir partie III), la réglementation qui s'applique aux voies desservant et traversant les forêts dépend de leur statut juridique (routes nationales, départementales, voies communales, chemins ruraux, ...).

Pourtant, dans le langage courant, les définitions juridiques sont souvent confondues avec des dénominations techniques. Ainsi, les expressions de « route forestière » ou de « piste de débardage » n'ont pas de fondement juridique ou réglementaire mais font référence aux caractéristiques techniques des voies qu'elles désignent. **Le terme de piste forestière est donc à éviter et il convient de veiller à désigner une voie par sa dénomination juridique.**

Lorsque l'on traite de la voirie, il est donc important de faire la différence entre le statut juridique d'une voie, qui permet de définir les responsabilités d'entretien, et ses caractéristiques techniques, liées à son utilisation.

D'un point de vue technique, il faut avoir à l'esprit que l'exploitation des bois se fait en trois étapes (cf. représentation schématique) :

- le débusquage, ou débardage sur coupe, qui correspond au transfert des bois de la coupe, depuis la souche jusqu'à la piste la plus proche, suivant les cloisonnements d'exploitation, quand ils existent,
- le débardage sur piste, qui est le transfert des bois, de leur arrivée à la piste forestière, jusqu'au point le plus proche accessible par un grumier, la place de dépôt,
- le transport, qui conduit le bois du point de chargement des camions jusqu'au point de consommation ou de première transformation, suivant une route forestière puis une route principale, goudronnée, publique.

Ainsi, à chaque étape de l'exploitation des bois correspond une voie adaptée à la circulation des véhicules et du matériel. Devant la difficulté de donner une définition technique des voies forestières, admise par tous, il faut avant tout retenir que leur classification est déterminée par l'usage des voies et leur accès par différents types de véhicules.

Représentation schématique de la voirie forestière

(source : guide de la voirie forestière en Auvergne)

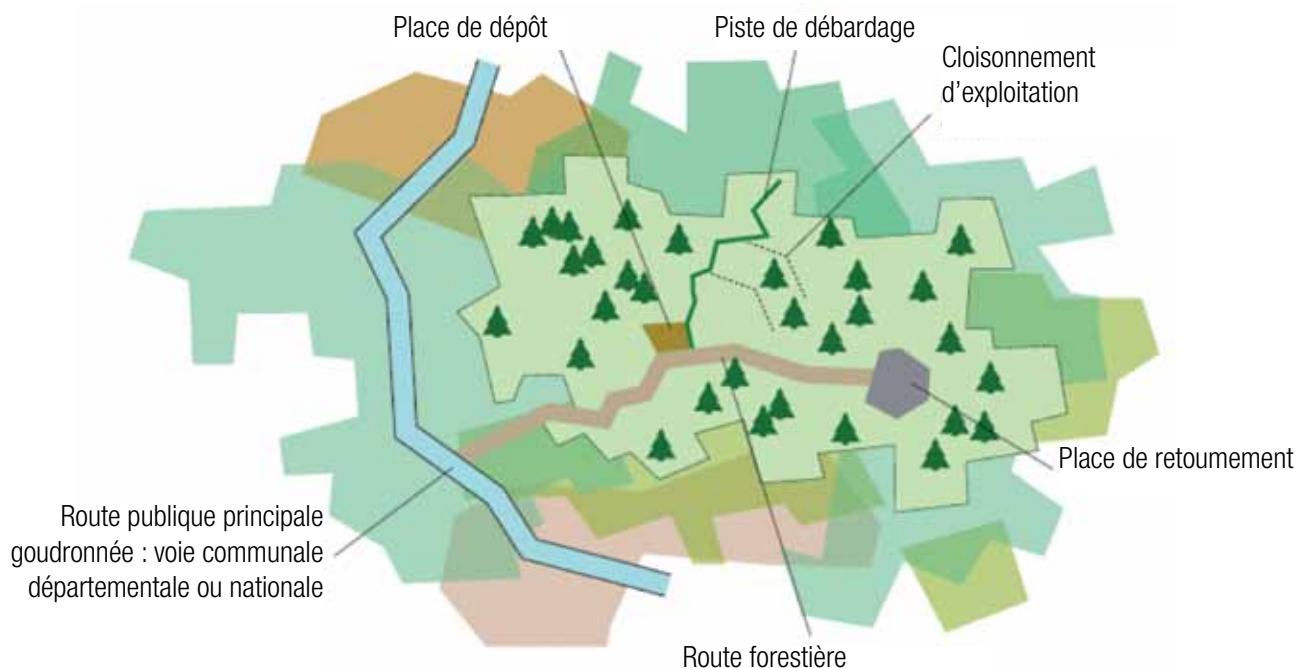




Tableau synthétique des dénominations techniques et des utilisations

(source : guide de la voirie forestière en Auvergne)

La classification ci-dessous est donnée à titre indicatif. Les critères de classification dépendent des types de véhicules qui empruntent les voies. Les caractéristiques techniques (empièrrement, revêtement, largeur, ...) varient selon de très nombreux critères (pente, type de sol, ...). La gestion des eaux de ruissellement est par ailleurs indispensable pour maintenir l'ensemble de la voirie en bon état (présence de fossés, passages busés, ...).

Dénomination technique	Utilisation générale	Revêtement	Circulation
Cloisonnement d'exploitation	Vidange des arbres jusqu'aux places de dépôt, débusquage Circulation du matériel d'exploitation	Terrain naturel	Circulation de tracteurs de débardage et de débusquage ainsi que de porteurs, débusqueurs, abatteuses, skidder
Piste de débardage	Débardage Entretien et surveillance de la forêt si carrossable	Terrain naturel ou empièrrement léger ou ponctuel En moyenne, la largeur d'une piste est d'environ 4m	Accessible aux tracteurs et engins de débardage et de débusquage Praticable pour les automobiles tout terrain
Place de dépôt	Débardage et déchargement des bois Stockage et chargement des bois exploités en retrait des voies de circulation	Généralement non empièrree dans la partie dédiée au stockage des bois et à la circulation des tracteurs débusqueurs ou débardeurs Empièrree sur la partie dédiée au chargement des bois et à la circulation des grumiers	Idéalement placée à la jonction entre une piste de débardage et une voie accessible à un camion grumier Attention, le tracteur de débardage ne circule pas sur la partie empièrree
Route forestière	Route structurante pour le massif (arrivée des camions au plus près des lieux d'exploitation) Entretien et surveillance de la forêt par tout temps	Empièrree ou revêtue la plupart du temps En moyenne, l'emprise est de 8 m et celle de la bande de roulement d'environ 4m	Accessible aux grumiers et aux véhicules légers sans équipements spéciaux Acheminement du matériel d'exploitation forestière (abatteuse, porteur, ...) sur les porte-engins
Place de retournement	Retournement des camions transportant le bois ou le matériel d'exploitation forestière pour les routes finissant en impasse	Généralement empièrree ou revêtue	Accessible aux grumiers et aux véhicules légers sans équipements spéciaux



III/ Les différents statuts des voies et chemins

Avant toute chose, il est important de nommer le chemin ou la voie pour connaître les règles qui en régissent l'usage, ainsi que les droits et devoirs des utilisateurs et du propriétaire.

Les statuts sont fixés par le Code de la voirie routière (pour les voies du domaine public routier) et par le Code rural (pour les chemins ruraux et les chemins privés). Chacune de ces voies est définie par son statut juridique et non pas par son aspect physique ou son entretien (cf. partie II). En référence au Code de la voirie routière et au Code rural, la voirie se divise en 3 catégories : les voies publiques, les chemins ruraux, les voies privées.

III.1/ Les voies publiques

Il existe trois propriétaires du domaine public routier :

- l'Etat, pour les autoroutes et les routes nationales (article L. 121-1 du Code de la voirie routière) ;
- le Département pour les routes départementales (article L. 131-1 du Code de la voirie routière) ;
- les Communes pour les voies communales (article L. 141-1 du Code de la voirie routière).

Ces voies sont affectées à la circulation générale.

Les collectivités doivent financer l'entretien de leur domaine public routier, qui peut être dévolu aux Communautés de communes pour la voirie communale.

La fermeture des voies publiques ne peut résulter que d'une mesure de police motivée, soit pour des motifs de sécurité publique (glissement de terrain, effondrement d'ouvrage d'art, route étroite ou sinueuse, ...), soit pour des motifs liés à la protection de l'environnement, et ce, par arrêté préfectoral ou communal (art. L. 2213-4 ou L. 2215-3 du Code général des collectivités territoriales).

En règle générale, s'il n'y a pas de justification par des motifs de sécurité du public, les limitations de tonnage destinées à empêcher ou freiner l'exploitation forestière sont annulées par le juge administratif.

Avant de prendre de telles décisions, il est important de chercher à dialoguer avec les différents usagers de ces voies afin de trouver la meilleure solution pour tous.

Complément pour les voies communales :

Les voies communales sont recensées dans le registre des voies communales, disponible en mairie, et disposent d'un numéro.

Le classement est l'acte administratif qui confère à une voie son caractère de voie publique et la soumet au régime juridique du réseau auquel elle se trouve incorporée.

Le classement ou le déclassement des voies communales est décidé, après enquête publique, par délibération du conseil municipal. Les dépenses d'entretien des voies communales font partie des dépenses obligatoires de la commune. Ainsi, la connaissance du linéaire réel des voies classées est importante car elle permet d'ajuster la part de la dotation globale de fonctionnement dont une partie lui est proportionnelle.

Les voies communales étant des voies publiques, elles sont imprescriptibles (pas de prescription trentenaire) et inaliénables (obligation de déclassement préalable avant toute cession, même latérale ou de faible importance).

III.2/ Les chemins ruraux

Un chemin rural, cadastré, appartient à la commune, mais fait partie de son domaine privé. Il est affecté à l'usage du public, sans être classé comme voie communale (art. L. 161-1 à L. 161-13 du Code rural et de la pêche maritime).

L'affectation à l'usage du public est établie par l'utilisation du chemin comme voie de passage ou par des actes réitérés de surveillance ou d'entretien par la commune, signalisation, comblement d'un trou sur la voie...

L'aliénation des chemins ruraux est possible s'ils cessent d'être affectés à l'usage du public. Par ailleurs, faisant partie du domaine privé communal, les chemins ruraux peuvent être prescriptibles (prescription acquisitive au bout de trente ans : l'usucapion ou prescription acquisitive est le fait d'acquérir juridiquement un droit réel, après l'écoulement d'un certain délai durant lequel on a exercé de fait ce droit).

Bien qu'ils soient affectés à l'usage du public, aucune disposition législative ou réglementaire n'oblige les Communes à entretenir les chemins ruraux.

Toutefois, la Commune peut être tenue comme juridiquement responsable des dommages imputables à un défaut d'entretien si elle a accepté d'en assurer la viabilité ou si elle a réalisé des travaux sur le chemin.

Dans le cadre de ses pouvoirs de police, le maire peut fermer un chemin rural à la circulation publique, soit pour des motifs de sécurité (art. D. 161-10 du Code rural et de la pêche maritime), soit pour des motifs liés à la protection de l'environnement (art. L. 2213-4 du Code général des collectivités territoriales). Le préfet peut également intervenir (art. L. 2213-5 du Code général des collectivités territoriales). L'arrêté doit alors être publié et une signalisation réglementaire doit être installée sur les abords de la voie.

L'expression « vicinal » désignait, avant 1959, la voirie communale. Depuis, les préfets ont classé les chemins vicinaux en voies communales ou en chemins ruraux.



Contrairement aux voies privées, les chemins ruraux sont cadastrés.



III.3/ Les voies privées

Appartenant au domaine privé de personnes morales de droit public ou à des particuliers, les voies privées sont régies par le droit privé. Elles ne sont généralement pas répertoriées au cadastre. D'abord destinées à la desserte et à l'exploitation de fonds ruraux (forêts, champs, pâturages), ces voies sont ouvertes par défaut à la circulation publique, en l'absence de signalisation et si elles sont carrossables par un véhicule à moteur.

III.3.1/ Les chemins ou sentiers d'exploitation

Les chemins et sentiers d'exploitation (Code rural, art. L. 162-1 et suivants) servent exclusivement à la communication entre différentes propriétés rurales (agricoles, forestières ou pastorales) ou à leur exploitation. Ils desservent donc plusieurs propriétés.

L'usage de ces sentiers peut être interdit au public, sur décision du propriétaire, dans le cadre de l'exercice de son droit de propriété.

En l'absence de titre de propriété, ils sont présumés appartenir aux propriétaires riverains en copropriété indivise, l'usage étant commun à tous les intéressés.

Ces chemins peuvent être utilisés :

- par des ayants-droits des propriétaires (acheteurs de coupe, bûcherons, chasseurs). Ces personnes sont censées avoir le droit de circuler sur le chemin. Il est possible de stipuler dans les clauses du contrat (vente de coupe, bail de chasse,...) des restrictions concernant la circulation.
- par des tiers (propriétaires de terrains non desservis ou non traversés ou autres, en fonction des décisions du ou des propriétaires de ces chemins). Ils peuvent circuler librement si le chemin est présumé ouvert à la circulation. Dans le cas contraire, ils peuvent solliciter une autorisation de passage.

Les propriétaires intéressés sont tenus de participer à l'entretien du chemin au prorata de l'usage. Cette obligation est caduque s'ils renoncent à utiliser le chemin.

La suppression d'un chemin ou d'un sentier d'exploitation n'est possible que si tous les propriétaires y consentent.

III.3.2/ Les chemins privés

Les voies privées, qui ne sont pas des chemins d'exploitation (Code de la voirie routière, art. L. 162-4), se situent à l'intérieur d'une seule propriété et y sont rattachés. Ils sont régis par le seul Code civil sous couvert du droit de propriété (art. 544). Par suite du libre exercice de ce droit, le propriétaire peut créer, modifier ou supprimer librement des chemins intérieurs. Il est libre de les ouvrir ou non à la circulation publique.

III.3.3/ Les chemins de désenclavement

Les chemins de désenclavement sont définis par le Code civil (art. 637 et suiv.). Le propriétaire dont les fonds sont enclavés est fondé à réclamer sur les fonds de ses voisins un passage suffisant pour assurer la desserte complète de ses fonds, à charge d'une indemnité proportionnée au dommage qu'il peut occasionner (Code civil, art. 682).

Le propriétaire du chemin privé permettant le désenclavement n'a pas à « autoriser le passage », celui-ci est acquis en vertu de la loi. Les conventions passées auront pour seul objet de reconnaître l'état d'enclave et de fixer les conditions techniques et financières de l'exercice de la servitude et notamment la prise en charge de l'entretien.



III.4/ L'ouverture et la fermeture des voies et chemins

III.4.1/ Voie ouverte ou fermée à la circulation du public ?

La loi n°91-2 du 3 janvier 1991 (dite « Lalonde ») relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels précise dans son article 1^{er}, codifié à l'article L. 362-1 du Code de l'environnement, que « *la circulation des véhicules terrestres à moteur est interdite en dehors des voies dans le domaine public routier de l'État, des départements et des communes, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur* ». **Chacune de ces voies est définie par son statut et non pas par son aspect physique ou son entretien.**

Les voies publiques, appartenant au domaine de l'État, des Départements et des Communes, sont affectées par définition et par nature à la circulation publique ; elles sont donc ouvertes par définition à la circulation publique et leur fermeture ne peut résulter que d'une mesure de police motivée par des impératifs de sécurité publique, par arrêté préfectoral ou communal.

Les chemins ruraux font partie du domaine privé de la commune, mais sont affectés à l'usage du public par nature (art.L. 161-1 à L. 161-13 du Code rural). Ils sont ouverts à la circulation publique par définition et leur fermeture ne peut résulter que d'une mesure de police prise, soit pour des motifs de sécurité, soit pour des motifs liés à la protection de l'environnement selon les articles L. 2213-4 ou L. 2215-3 du Code général des collectivités territoriales. L'arrêté doit être alors publié et une signalisation réglementaire (*cf.* paragraphe suivant) installée sur les abords de la voirie.

Les voies privées peuvent faire partie du domaine privé des personnes publiques ou appartenir à des propriétaires privés et relèvent du même régime. Deux cas se présentent :

- Les chemins d'exploitation (article L. 162-2 du Code de la voirie routière, article L. 162-1 du Code rural) permettent la communication entre les fonds ruraux et l'exploitation de ces fonds. Leur ouverture à la circulation publique est éventuelle et peut se présumer grâce à différentes indications : aspect carrossable, revêtement, desserte d'habitations ou de sites fréquentés.
- Les chemins privés (article L. 162-4 du Code de la voirie routière) ont pour destination la communication et la desserte d'une propriété. Leur ouverture est éventuelle.

Une voie privée peut être donc « ouverte à la circulation des véhicules à moteur », soit par décision du propriétaire, soit par ses caractéristiques la présument ouverte.

La fermeture d'une voie privée peut résulter de trois sources :

- les caractéristiques du chemin (aspect non carrossable, impasse, pas de revêtement, étroitesse) ; la jurisprudence constante veut que l'exigence d'une signalisation « *ne s'impose pas pour les simples sentiers ou layons difficilement circulables par nature qui sont présumés fermés à la circulation* » ;
- le choix du propriétaire ; il s'agit en l'espèce d'une simple mesure de gestion interne que le propriétaire a tout loisir de prendre, que ce soit un particulier, une association foncière ou une personne publique. Dans ce cas, aucun formalisme de la décision de fermeture ni aucune signalisation ne sont exigés. La Cour de cassation, dans son arrêt du 18 février 2003, a rappelé que la législation en vigueur n'exige pas que « *l'interdiction de circulation sur les voies non ouvertes à la circulation publique soit matérialisée* » ;
- une mesure de police ; la fermeture des voies privées peut être décidée par le maire ou le préfet, soit pour des motifs de sécurité, soit pour des motifs d'environnement, en application des articles L. 2213-4 ou L. 2215-3 du Code général des collectivités territoriales. Dans ce cas seulement, l'arrêté, issu d'une mesure de police, doit être publié et une signalisation réglementaire installée sur les abords de la voirie.

Dans tous les cas, un conducteur qui a l'intention d'emprunter des chemins pour circuler dans des espaces naturels, forestiers ou ruraux doit s'informer préalablement sur la réglementation en vigueur applicable à ces voiries. Les services municipaux des communes concernées ou ceux des parcs naturels régionaux visités sont à même de les renseigner. La circulaire du 6 septembre 2005 (circulaire « Olin ») a rappelé la législation en vigueur, la jurisprudence applicable en matière de circulation des véhicules terrestres à moteur dans les espaces naturels et la liste des agents habilités à dresser procès-verbal en cas d'infraction à ces dispositions législatives.



III.4.2/ Comment signaler la fermeture d'une voie ?

Le Code général des collectivités territoriales permet au maire d'interdire la circulation des véhicules sur des voies, des chemins ou des secteurs de sa commune pour des motifs en lien avec la protection de l'environnement, des espaces naturels, des paysages ou des sites ou pour préserver la mise en valeur des espaces à des fins agricoles et forestières.

Pour qu'un arrêté réglementant la circulation soit effectif, il doit être accompagné par la mise en place d'une signalétique réglementaire sur le terrain (Code de la voirie routière, art. L. 113-1 et Code rural, art. L. 161-13).

Attention : La pose de ces panneaux sans prise d'un arrêté préalable pour justifier la réglementation n'a aucune valeur.

Le développement de la circulation des engins motorisés dans les espaces naturels roulant sur des chemins non prévus pour ce genre de circulation a donné lieu au développement de la jurisprudence : la responsabilité du gardien de l'obstacle

est nécessairement engagée chaque fois que le dispositif de fermeture a été installé sans précaution (pose de fils de fer barbelés, par exemple) alors que la circulation était connue et qu'il était légitime de penser que le chemin était ouvert à la circulation.

Le dispositif mis en place doit donc être efficace, mais sans être dangereux (lieu d'implantation...). Ainsi, il est recommandé :

- de ne jamais tendre de câbles, de fils de fer et moins encore de barbelés, qui constituent des obstacles insidieux, invisibles pour un motard et excessivement dangereux ;
- en cas d'installation de chaînes, de prévoir un dispositif de signalement de couleur rouge et blanche ou des réflecteurs ;
- en cas de pose de barrières, de prévoir des couleurs vives et des réflecteurs. Si elles fonctionnent par système de levage avec contrepoids, prendre garde aux risques de doigts écrasés, voire sectionnés et mettre un panneau en avant ;
- pour la pose de plots, de veiller à leur visibilité et à leur écartement.



Quelques exemples de panneaux de signalisation



III.5/ Synthèse

	VOIES PUBLIQUES			VOIES PRIVEES		
	Domaine public routier		Domaine privé communal	Propriété privée ou domaine privé des personnes publiques		
Statut juridique des voies de circulation	Autoroute Route nationale Art. L.121-1 CVR	Route départementale Art. L. 131-1 CVR	Voies communales Art. L.141-1 CVR	Chemins ruraux Art. L. 161-1 CVR Art. L. 161-1 CRPM	Chemins d'exploitation Art. L. 162-2 CVR Art. L. 162-1 CRPM	Chemins privés Art. L. 162-4 CVR
Destination des voies et chemin	Affectés à la circulation publique par définition et par nature			Affecté à l'usage du public par nature Art. L. 161-1 et 161-3 CRPM	Communication entre fonds ruraux et exploitation de ces fonds Art. L. 162-1 CRPM	Communication et desserte d'une propriété
Ouverture à la circulation des véhicules à moteur	Voie ouverte par définition			Ouverture éventuelle de la voie si le chemin est carrossable pour un véhicule ordinaire. La circulation n'est possible qu'avec l'accord du ou des propriétaires.		
Fermeture à la circulation publique	Ne peut résulter que d'une mesure de police motivée soit par des impératifs de sécurité publique, soit par des motifs liés à la protection de l'environnement		Ne peut résulter que d'une mesure de police motivée soit par des impératifs de sécurité publique, soit par des motifs liés à la protection de l'environnement Art. L. 2213-4 ou 22153 CGCT	Peut résulter des caractéristiques du chemin (non carrossable, impasse, non revêtu,..) ou d'une décision du propriétaire (simple mesure de gestion interne) Peut parfois résulter d'une mesure de police pour des motifs de sécurité ou en application des art. L. 2212-4 ou 2215-3 du CGCT.		
Formalisme de la décision et signalisation	Arrêté de l'autorité de police Publication Signalisation réglementaire			Pas de formalisme si décision du propriétaire Nécessité d'une signalisation ou d'un dispositif de fermeture si chemin présumé ouvert Arrêté de police : publication et signalisation réglementaire si la fermeture résulte d'une mesure de police		
Entretien	Obligation financière d'entretien par les collectivités Pour les voies communales : art. L. 141-9 CVR		Pas d'obligation légale d'entretien Toutefois, la commune peut être tenue comme juridiquement responsable des sinistres imputables à un défaut d'entretien	Entretien par les propriétaires intéressés au prorata de l'usage	Pas d'obligation, libre exercice du droit de propriété Art. 544 CC	
Observations	CRPM : Code rural et de la pêche maritime CVR : Code de la voirie routière CGCT : Code général des collectivités territoriales CC : Code civil					



IV/ L'encadrement de la circulation des bois

IV.1/ Responsabilité lors de l'exploitation d'un arbre, de la parcelle à la scierie

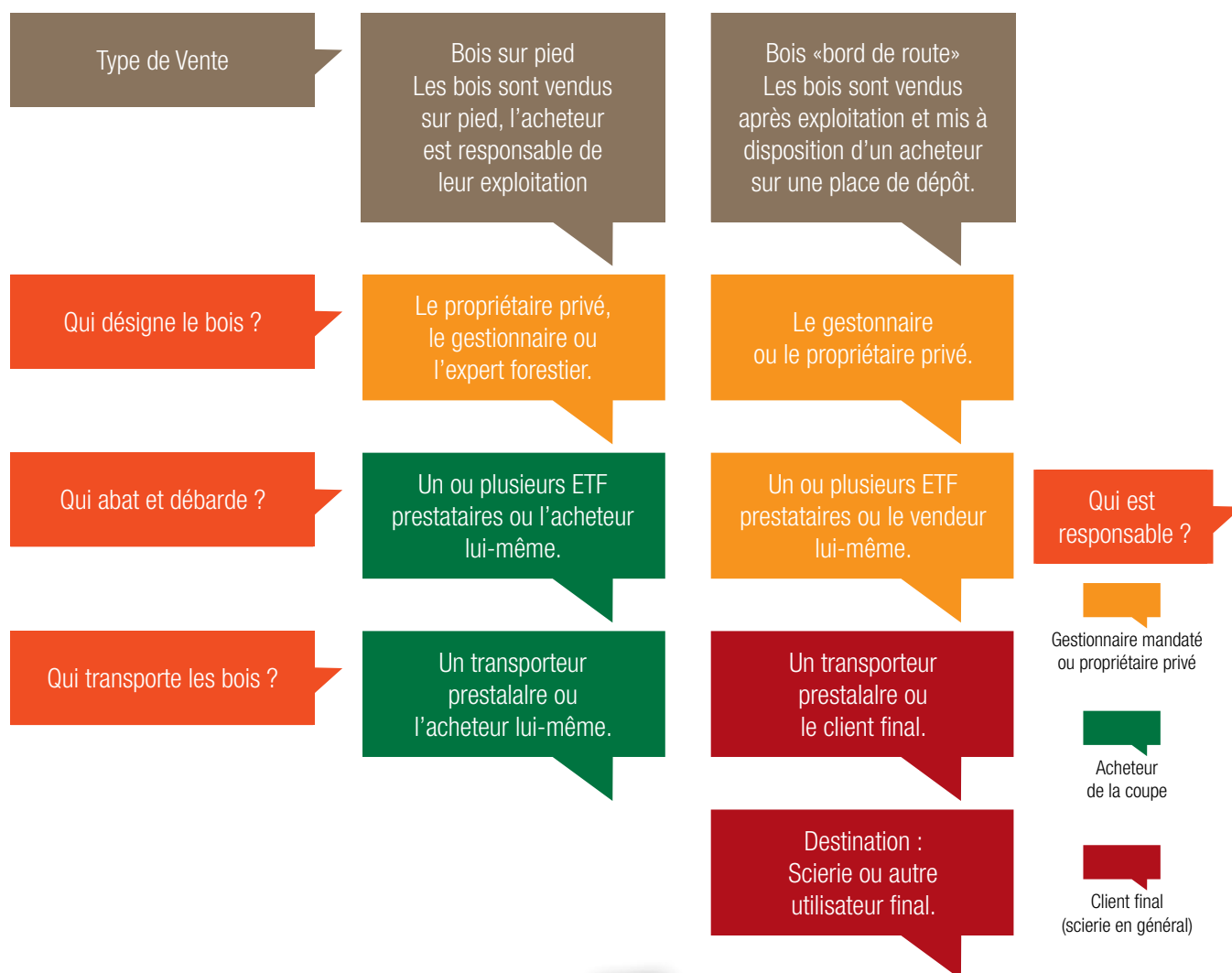
L'article 1384 du Code civil énonce un principe fort : « *On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde* ». Or, lors de la vente de bois, le transfert de propriété change selon le type et le mode de vente. Ainsi, lors de la recherche du responsable d'une coupe, l'interlocuteur varie en fonction du type de vente.

En résumé, le transfert de propriété et donc de responsabilité a lieu le jour de la vente et est précisé sur le contrat de vente.

Lorsque les bois sont vendus par contrat, ce dernier précise à quel moment a lieu le transfert de propriété, donc de responsabilité. On se retrouve alors dans le cas soit de la vente sur pied, soit de la vente « bord de route ».

Transfert de propriété et de responsabilité en fonction du type de vente

(source : charte des bonnes pratiques de l'exploitation forestière pour la Haute-Savoie)





IV.2/ Circulation des bois ronds et des bois longs

La circulation des camions de bois sur les voies publiques nationales et départementales est encadrée par le Code de la route et par les arrêtés préfectoraux de transport de bois ronds. On entend par « bois ronds » toute portion de tronc, d'arbre ou de branche obtenue par tronçonnage. C'est-à-dire des billons pour les bois courts et des grumes pour les bois longs.

Le Décret n°2003-416 du 30 avril 2003 relatif au transport de bois ronds, suivi de l'arrêté du 25 juin 2003 définissent le contenu des arrêtés « itinéraires bois ronds », à savoir :

- Le transport exclusif de bois ronds effectué par des ensembles de véhicules de plus de 4 essieux et dont le poids total roulant excède 40 tonnes est régi par les dispositions du Code de la route et dans le cadre de règles dérogatoires prévues dans ce décret (n°2003-416),
- Le poids total roulant d'un véhicule ne doit pas dépasser 55 tonnes pour 5 essieux et 57 tonnes pour 6 essieux,
- Les charges maximales doivent être inférieures ou égales à 13 tonnes par essieu.



Sebastien Bombraut- CRPPN © ONPF

Le chargement de camions grumiers sur une place de dépôt.



En 2009, les textes relatifs au transport de bois ronds ont été modifiés afin de faire évoluer les conditions de transport des bois ronds et des bois longs (décret n°2009-730 du 23 juin 2009, arrêté du 29 juin 2009, circulaire du 31 juillet 2009). Ainsi, depuis 2009, les modifications portent essentiellement sur :

- Le poids des véhicules de transport à 5 essieux est limité à 48 tonnes au lieu de 52 tonnes auparavant sauf pour les véhicules immatriculés avant le 9 juillet 2009, avec attestation de caractéristiques visée par la DREAL ; le poids de transport de véhicules à 6 essieux est limité à 57 tonnes au lieu de 72 tonnes précédemment,
- L'auto-contrôle du poids de charge a été introduit depuis le 1^{er} juillet 2010, avec des dispositions transitoires jusqu'en juillet 2015 pour les véhicules immatriculés avant cette date. Il s'agit, pour l'entreprise de transport, d'avoir un dispositif embarqué de pesage ou un document de pesée faisant état du poids du chargement.
- La longueur des ensembles de véhicules utilisant un arrière-train forestier est portée à 18,75 m, plus un éventuel dépassement de 3 m.
- Un plan de transport doit être mis en place par les entreprises réceptionnaires de bois ronds lorsque leur chiffre d'affaires est supérieur à 5 millions d'euros. En

cas d'absence d'alternative économiquement viable au transport routier, les entreprises doivent fournir une attestation sur l'honneur au transporteur.

Dans chaque département, un arrêté préfectoral définit les itinéraires sur lesquels la circulation des véhicules transportant du bois ronds est autorisée. Il est disponible auprès de la préfecture de votre département (et sur Internet à l'adresse suivante : <http://www.professionsbois.com/s-informer/ressource-documentaire.html>, rubrique « Transport »).

En Basse-Normandie, les arrêtés s'étendent sur le réseau national et départemental ; les voies communales ne sont pas concernées.

Pour les bois longs, ou grumes, lorsque le chargement dépasse 18,75 m plus 3 m de dépassement arrière, il entre dans la catégorie des transports exceptionnels dont les textes de référence sont l'arrêté du 4 mai 2006 ainsi que les articles R. 433-1 à 433-6 du Code de la route. Dans ce cas, des demandes d'autorisation doivent être déposées auprès de la Direction Départementale des Territoires (DDT).

V/ Quelles actions possibles pour maintenir la voirie en bon état ?

V.1/ A titre préventif

V.1.1/ Information de travaux forestiers et états des lieux des voiries empruntées

D'après le Décret n° 2004-797 du 29 juillet 2004 relatif au signalement des chantiers forestiers, **les chantiers de coupes ou de débardage dont le volume excède 500 m³ ou 4 ha** sont soumis à déclaration auprès des Services déconcentrés de l'Inspection du travail par lettre recommandée avec accusé de réception, par dépôt au service contre récépissé ou par tout moyen électronique comportant une preuve de réception (fax...). Une copie de cette déclaration doit parvenir dans le même délai à la mairie de la (ou des) commune(s) sur le

territoire desquelles est situé le chantier. Ces chantiers doivent être signalés par des panneaux, visibles des voies d'accès et aux dimensions au moins égales à 100 cm x 80 cm.

Toujours selon le même décret, les conditions d'information préalable et de signalement sont les mêmes pour les **chantiers de boisement, de reboisement ou de travaux sylvicoles portant sur une surface supérieure à 4 hectares**.



Un exemple de panneau signalant un chantier forestier

TRAVAUX FORESTIERS

**Zone dangereuse
Accès interdit au public**

Date d'ouverture du chantier: _____ Date de fin prévue: _____

Entreprises Nom, Adresse, Téléphone	Nature des travaux	Nombre de salariés	Noms des secouristes

Cherchez où vous captez!

Port obligatoire sur le chantier de:

- Chaussures de sécurité
- Vêtement de couleur vive
- Casque de protection de la tête

Port obligatoire en plus pour les utilisateurs de tronçonneuse de:

- Protecteurs contre le bruit
- Écran de protection ou lunettes
- Pantalon anticoupure
- Manchettes anticoupures
- Chaussures anticoupures

Selon les circonstances, et à la demande du maire, cette information peut être demandée systématiquement pour un volume inférieur. Un état des lieux de début et de fin peut éventuellement compléter cette information ; il doit permettre de déterminer de manière précise et contradictoire les éventuelles dégradations.

En pratique, il est conseillé de demander une déclaration systématique en mairie, pour tout chantier, et quel que soit le formalisme (simple appel téléphonique, fax, mail ...). Cette déclaration permettra un dialogue entre le maire (ou le référent-forêt du conseil municipal) et l'exploitant forestier. Lors de cette discussion seront évoqués les éléments de vigilance à considérer lors de l'exploitation des bois (réseaux éventuels, zone de faiblesse de la chaussée, zone de captage, ...). **En complément, et à la demande de l'une des parties, un état des lieux avant/après pourra éventuellement être réalisé, si la situation le nécessite.**

Après l'exploitation, si des dégâts sont constatés, il est conseillé, avant tout, de contacter le responsable du chantier et de rechercher avec lui un accord amiable sur la base d'un

devis, sur le montant du préjudice, le versement s'effectuant au vu des travaux réalisés ou de la facture des travaux.

A défaut d'accord amiable, une procédure contentieuse auprès du tribunal administratif pourra être engagée, après mise en demeure.

Signalons que dans certains cas, conditions climatiques difficiles notamment, il est préférable d'attendre quelques mois (ressuyage des sols) avant tout travail de remise en état.

Attention, la mise en place d'une caution est illégale!

En effet, elle est contraire au principe selon lequel l'accès aux voies communales et chemins ruraux est libre, égal et gratuit, puisque l'accès de certains entrepreneurs ou propriétaires serait alors subordonné à la consignation d'une somme fixée unilatéralement par la commune.

V.1.2/ Limitation de vitesse et de tonnage

Face aux risques identifiés en matière de sécurité ou d'endommagement de voirie, 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 de la route, **sous réserve de respecter le principe de non-entravement de l'activité économique.** En effet, comme en témoigne la jurisprudence constitutionnelle et administrative, toute entrave à une activité économique doit être justifiée par l'intérêt général et ne pas lui apporter une atteinte disproportionnée.

Concernant la limitation de tonnage, le maire peut interdire la circulation des véhicules au-delà d'un poids fixé, dès lors que la voie considérée n'est pas adaptée pour supporter un tel trafic, que la commune n'a pas les moyens d'assurer les dépenses de remise en état ou que ladite circulation comporte des risques certains pour la sécurité des usagers. Dans ce cas, il appartient à la commune d'apporter la preuve technique que la voie considérée n'est pas adaptée (étude technique à réaliser en liaison avec les services du Département ou de la DDT). La limitation de gabarit et de charge est fixée en fonction de la longueur et de la largeur de la chaussée.

Attention, en règle générale, s'il n'y a pas de justification par des motifs de sécurité du public (glissement de terrain, effondrement d'ouvrage d'art, route étroite ou sinueuse...), **les limitations de tonnage destinées à empêcher ou freiner l'exploitation forestière sont annulées par le juge administratif.**



V.1.3/ Compléments sur les barrières de dégel

Instaurées par les articles R.411-20 et suivants du Code de la route, les barrières de dégel sont des interdictions temporaires de circuler sur certaines routes, notamment les plus fragiles. Selon les situations, elles limitent ou interdisent la circulation aux véhicules dépassant un poids fixé (de l'ordre d'une dizaine de tonnes). Le maire peut en mettre en place sur sa commune (Code général des collectivités territoriales, art. L. 2212-1, 2212-2, L. 2213-1 et 2212-2).

Elles sont mises en place pour protéger les chaussées qui, pendant le dégel deviennent extrêmement fragiles et pourraient être détruites sous le passage de charges lourdes. L'objectif est de sauvegarder le patrimoine routier en évitant sa destruction et des coûts de remise en état insupportables pour la collectivité.

Un arrêté de barrière de dégel peut être accompagné, le long de la voirie communale, d'une signalisation appropriée.

La prise en compte des barrières de dégel par les transporteurs est facilitée si elles sont mises en place en concertation entre communes voisines.

V.2/ A titre curatif

V.2.1/ Les contributions spéciales

L'article L 141-9 du Code de la voirie routière précise : « *Les fois qu'une voie communale entretenue à l'état de viabilité est habituellement ou temporairement soit empruntée par des véhicules dont la circulation entraîne des détériorations anormales, soit dégradée par des exploitations de mines, de carrières, de forêts ou de toute autre entreprise, il*

peut être imposé aux entrepreneurs ou propriétaires des contributions spéciales, dont la quotité est proportionnée à la dégradation causée.

Ces contributions peuvent être acquittées en argent ou en prestation en nature et faire l'objet d'un abonnement. À défaut d'accord amiable, elles sont fixées annuellement sur la demande des communes par les tribunaux administratifs, après expertise, et recouvrées comme en matière d'impôts directs ».

L'article L 161-8 du Code rural rend cette disposition applicable aux chemins ruraux.

Ainsi, pour les voiries rurales et communales, cette procédure prévoit des « contributions spéciales » qui peuvent être imposées en cas de détérioration anormale d'une voirie entretenue, causée :

- par le passage de véhicules du fait de leur poids ou de leur chargement,
- par l'exploitation de mines, de carrières ou de toute autre entreprise.

À ces deux conditions, s'ajoute celle qui veut que la dégradation soit imputable à une personne précise, la charge de la preuve incombant à la collectivité propriétaire de la voie, en cas de litige. C'est le juge administratif qui est le seul compétent pour désigner le responsable et le montant de la réparation.

En outre, il faut savoir que le montant de la contribution doit correspondre aux dépenses à engager pour remettre la voie dans son état primitif, les travaux d'amélioration ne pouvant être inclus dans la contribution, au risque d'être considérés comme un enrichissement injustifié.

En pratique, il convient de noter que les contributions spéciales sont peu adaptées à la forêt. En effet, elles correspondent mieux à des activités régulières tout au long de l'année, comme pour les mines ou les carrières.

De même, l'abonnement à une contribution spéciale (versement d'une somme forfaitaire pour la durée des travaux, au prorata du



nombre de jours et de kilomètres de voies utilisés, généralement pour les carrières) est peu adapté pour la mobilisation des bois. **Il ne s'impose qu'en cas d'exploitation régulière et continue, par une seule entreprise, avec un roulement permanent** (tous les jours ou sur plusieurs années) de camions lourdement chargés. Enfin, **il nécessite un accord de l'exploitant**.

Toutefois, en cas d'événements particuliers, des contributions spéciales sont parfois mises en place pour l'exploitation forestière. Ce fut le cas, par exemple, suite à la tempête de décembre 1999, sur certains secteurs.

Attention, les redevances forfaitaires au prorata du volume débardé ou transporté ou au prorata de la longueur des voies utilisées (de type « péage ») **sont illégales**. En dehors des cas prévus par la loi, une autorité administrative telle que le maire ne peut pas, même sous couvert des nécessités de l'ordre public, instituer de dérogation au principe de gratuité de la circulation sur les voies publiques et à la liberté d'aller et venir, par la création d'un droit de péage (CE, 22 février 1991, commune de Bagnères de Luchon c/ Loquet). Le juge administratif estime en outre que l'institution d'un accès payant aurait pour effet d'entraîner une occupation privative de la voirie communale incompatible avec sa destination.

V.2.2/ Constatation des infractions

Le maire et ses adjoints ont qualité d'officiers de police (art. 16 du Code de procédure pénale). Ils ont donc compétence pour constater les infractions commises dans les limites territoriales où ils exercent leurs fonctions habituelles et sont placés sous la direction du procureur de la République dans l'exercice de leurs missions de police judiciaire.

Il leur est fait par ailleurs obligation d'informer sans délai ce magistrat de tout crime, délit et contravention dont ils ont connaissance en leur qualité d'officier de police judiciaire (art. 19 du Code de procédure pénale).

Ainsi, un maire peut constater les infractions aux arrêtés de police qu'il a lui-même édictés et aux actes constitutifs d'infractions qui portent atteinte aux chemins ruraux, aux voies communales et à leurs dépendances, qui en modifient l'emprise et qui occasionnent des dégradations.

Par ailleurs, sont habilités à constater les infractions :

- les personnels assermentés de l'ONF (actions dans le cadre de la forêt, art. 22 du Code de procédure pénale : « Les ingénieurs, les chefs de district et agents techniques des eaux et forêts et les gardes champêtres recherchent et constatent par procès-verbaux les délits et les contraventions qui portent atteinte aux propriétés forestières ou rurales. ») ;
- les personnels assermentés de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage ;
- les gardes champêtres (si assermentés) (art. 22 Code de procédure pénale) ;
- le personnel assermenté sur la gestion des milieux naturels (gendarmes, policiers municipaux, personnels de la DDT, de la DREAL ...) ;
- les gardes particuliers du domaine public routier des collectivités locales dûment commissionnés pour assurer la police de conservation du domaine public routier (art. L.116-2 du Code de la voirie routière).

La constatation d'une contravention doit se dérouler sans mise en danger de la personne, ni de l'agent assermenté.



VI/ Présentation du Schéma de desserte et du Schéma routier en Basse-Normandie

VI.1/ Schéma de desserte

VI.1.1/ Qu'est ce qu'un schéma de desserte ?

Un schéma de desserte forestière est une démarche d'aménagement du territoire permettant de prévoir les équipements de voirie nécessaires sur un massif forestier dans le cadre d'une approche globale intégrant les paramètres économiques (optimisation de la mobilisation de la ressource), sociaux (exigence d'accès des autres usagers), environnementaux (protections des milieux fragiles), ainsi que les contraintes réglementaires, physiques et foncières.

En 2009, le Centre Régional de la Propriété Forestière de Normandie a réalisé pour l'Etat le Schéma directeur de desserte sur l'ensemble de la Basse-Normandie, couvrant tous les massifs privés ou publics de plus de 100 ha.

Il est destiné à être le support pérenne de la réflexion stratégique d'implantation des équipements accessibles aux camions grumiers à l'échelle des massifs forestiers bas-normands.

VI.1.2/ Quelles données ont été relevées ?

Un inventaire de terrain a été réalisé permettant notamment de caractériser et de localiser :

- la voirie publique à proximité immédiate des massifs forestiers ;
- la voirie et les équipements internes aux massifs.

VI.1.3/ Résultats

Par convention, le **niveau de desserte brut par massif** est le rapport à l'hectare linéaire métré de voirie publique ou privée accessible aux grumiers en contact avec la forêt, sur la surface du massif :

- le niveau de desserte du massif est exprimé en m/ha ;
- les routes bordantes sont comptées pour moitié ;
- les routes non opérationnelles n'entrent pas dans le calcul (autoroute, etc...) ;
- les tronçons de route notoirement inutilisables (portion de routes à fort trafic par exemple) ne sont pas comptés.

Le niveau de desserte est considéré comme :

- insuffisant si inférieur à 11m/ha ;
- optimum entre 14 et 17 m/ha ;
- en suréquipement si supérieur à 17 m/ha.

Caractéristiques relevées et intégrées dans le Schéma de desserte forestière

(source : CRPF de Normandie)

Réseau public Base Route 500 IGN :

- Liaison principale
- Liaison régionale
- Liaison locale
- Type autoroutier
- Arrêté préfectoral : autorisation 52-57 tonnes de 2009

Route à vocation de desserte :

- Empierrée - état bon
- Goudronnée - état bon
- Empierrée - état mauvais
- Projet de desserte forestière
- Chemin rural identifié
- Routes accessible aux camions grumiers en forêt relevant du régime forestier

Type d'infrastructure :

- ☐ Cadenas
- ☐ Place de chargement
- ☐ Place de dépôt
- ☐ Place de dépôt/retournement
- ☐ Place de retournement
- ☐ Projet d'infrastructure

Type de point noir :

- ☐ Limitation de tonnage
- ☐ Pont
- ☐ Tunnel
- ☐ point
- ☐ point
- ☐ Divers
- ☐ Stockage impossible



VI.1.4/ Un outil de ciblage des aides publiques

Les aides de l'Etat et de l'Europe

Conscients que l'amélioration de la desserte constituait un des maillons indispensables à une mobilisation supplémentaire, l'Etat et l'Europe (par le biais du Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural, FEADER) soutiennent financièrement les propriétaires forestiers désireux de créer des infrastructures (pistes, places de dépôt ou de retournement) ou de renforcer celles existantes.

Les crédits sont malheureusement limités et toutes les demandes de subvention ne peuvent être satisfaites. Le Schéma de desserte permet d'assurer un ciblage des crédits sur des secteurs où l'amélioration de la desserte constitue effectivement un enjeu important, permettant une mobilisation supplémentaire dans des délais courts et une gestion forestière plus dynamique.

Dans le cadre du **Plan de Développement Rural Régional 2014-2020**, ce dispositif d'aide à la desserte forestière sera maintenu.

Le Fonds Régional de Voirie Forestière (FRVF)

En complément de ce dispositif, la Basse-Normandie dispose d'un Fonds Régional de Voirie Forestière (FRVF) alimenté par une dotation du Conseil Régional. Il permet de mettre à disposition des propriétaires forestiers une avance de trésorerie complémentaire des aides de l'Etat et de l'Europe. Il est accessible sous la forme d'une avance sans intérêts sur dix ans, remboursable en cinq annuités avec un différé de 5 ans.

Sur le plan administratif, le FRVF est géré par le CRPF de Normandie. Depuis 1996, plus d'une centaine de dossiers ont été instruits et le FRVF a participé à la création ou à l'amélioration de près de 50 km de routes forestières accessibles aux grumiers et à l'élaboration d'environ 120 places de retournement.

Les remboursements progressifs permettent de financer de nouveaux projets : à l'heure actuelle, chaque euro du FRVF a servi au financement de presque 2 projets !

Les différents acteurs de la filière souhaitent que ce Fonds Régional soit reconduit sur la période du Plan de Développement Rural 2014-2020, mais il est fort probable que son fonctionnement devra être révisé pour respecter la réglementation européenne.





VI.2/ Schéma routier

En complément du Schéma de desserte évoqué précédemment, le Schéma routier analyse quant à lui le transport des bois par camion grumier entre leur arrivée sur le réseau routier public et les entreprises de transformation du bois.

L'analyse effectuée par le CRPF de Normandie en 2008 et 2009 et les concertations qui en ont découlé ont permis de densifier le réseau routier autorisé par les arrêtés départementaux de « transport bois ronds » révisés en 2010.

		Pourcentage de forêt située à moins de 5 km d'une route autorisée	Pourcentage de forêt située à moins de 3 km d'une route autorisée
Calvados	Etat avant révision de l'arrêté	69,7%	45,9%
	Etat actuel (arrêté en vigueur au 01/08/2014)	85,7%	64,7%
	Variation	+16%	+18,8%
Manche	Etat avant révision de l'arrêté	63,7%	42,5%
	Etat actuel (arrêté en vigueur au 01/08/2014)	93,3%	76,2%
	Variation	+29,6%	+33,7%
Orne	Etat avant révision de l'arrêté (57 tonnes)	44,1%	24,1%
	Etat actuel (arrêté en vigueur au 01/08/2014)	96,3%	86,7%
	Variation	+52,2%	+62,6%

Analyse comparative des surfaces forestières situées aux abords des axes autorisés « transport bois ronds » entre les deux générations d'arrêtés

(source : CRPF de Normandie – 2014)



VII/ Contacts utiles

ProfessionsBois



ProfessionsBois est l'Interprofession régionale de la forêt et du bois qui regroupe l'ensemble des acteurs de la filière. Sylviculteurs, forestiers, transformateurs, artisans, industriels, constructeurs, concepteurs s'y rencontrent et échangent pour développer durablement la filière forêt-bois et en faire un atout majeur du dynamisme économique régional.

ProfessionsBois

Maison de la forêt

19 bis rue des Capucins

61000 ALENCON

Tél : 02 33 82 41 80

Fax : 02 33 82 41 81

Mail : info@professionsbois.com

Site : www.professionsbois.com

Directions Départementales des Territoires (et de la Mer)



Pour chaque département, la Direction Départementale des Territoires (DDT) :

- coordonne et contrôle la mise en œuvre de la politique et de la réglementation forestière ;
- instruit les dossiers de demandes d'aides publiques pour reboiser, élaguer, équiper, ... ;
- met en œuvre la réglementation concernant la chasse (plan de chasse, dates d'ouverture, destruction des nuisibles, ...).

DDTM Calvados

10 Bld du Général Vanier

CS 75224

14052 CAEN Cedex 4

Tél. : 02.31.43.15.00

DDTM Manche

477 Bld de la Dollée

BP 60355

50015 SAINT-LÔ Cedex

Tél. : 02.33.06.39.00

DDT Orne

Place Bonet

BP 537

61007 ALENCON Cedex

Tél. : 02.33.32.50.50



Centre Régional de la Propriété Forestière de Normandie



Le Centre Régional de la Propriété Forestière (CRPF) de Normandie est une délégation régionale d'un établissement public national à caractère administratif — le Centre National de la Propriété Forestière (CNPF) — dont le rôle est l'orientation de la gestion des forêts privées dans le respect des critères de gestion forestière durable. Ainsi, le CRPF a pour missions, entre autres, d'agrèer les documents de gestion durable, d'inciter au regroupement des propriétaires forestiers pour la gestion et l'exploitation de leurs forêts et de former les propriétaires sur ses sujets.

Les propriétaires forestiers peuvent s'adresser au CRPF pour toute information technique, réglementaire, fiscale ou juridique sur leur forêt.

Siège

125 av. Ed. Halley
CS 80004
76801 St ETIENNE du ROUVRAY
Tél. : 02.35.12.25.80

Antenne Calvados-Manche

Maison de l'Agriculture
Avenue de Paris
50000 SAINT-LÔ
Tél. : 02.33.06.47.79

Antenne de l'Orne

Maison de la Forêt
19 bis rue des Capucins
61000 ALENCON
Tél. : 02.33.82.41.62

Site : www.crpfn.fr

FRANSYLVA : Syndicats départementaux de Forestiers Privés



Ils représentent et défendent les intérêts des forestiers privés au niveau local et national. Ils proposent à leurs adhérents des dispositifs assurantiels adaptés à prix intéressants.

Syndicat des Propriétaires Forestiers Sylviculteurs de l'Orne

Chambre d'agriculture de l'Orne
ZI La Grippe
La Fontenelle
61400 MORTAGNE AU PERCHE
Tél. : 02.33.85.34.40
spfs@foretpriveefrancaise.com

Syndicat des Forestiers Privés du Calvados et de la Manche

Chambre régionale d'agriculture de Normandie
6 rue des Roquemonts
14052 CAEN
Tél. : 02.31.47.22.47
Sfp14-50@orange.fr

Site : www.foretpriveefrancaise.com/



Office National des Forêts



L'ONF est un établissement public à caractère industriel et commercial. Il assure la gestion des forêts publiques françaises (forêts de l'Etat et des collectivités). Ainsi, il est chargé de missions d'intérêt général – principalement la mise en œuvre du régime forestier – et d'actions conventionnelles, afin d'assurer une gestion forestière durable et de participer au développement des territoires. Dans le cadre de la mise en œuvre du régime forestier, l'ONF peut constater les faits, dresser des procès-verbaux, en cas de préjudice dans une forêt des collectivités et apporter son appui en matière de police municipale, notamment pour faire respecter certains arrêtés municipaux (circulation des véhicules motorisés dans les espaces naturels, ...).

ONF – Agence régionale de Basse-Normandie

36, rue Saint Blaise

61000 Alençon

Tél. : 02 33 82 55 00

Mail : ag.basse-normandie@onf.fr

Site : www.onf.fr



VIII/ Lexique

Débardage : transport des bois par des moyens appropriés entre la zone où ils ont été abattus et un lieu accessible aux camions.

Débusquage : transport des produits forestiers entre le point d'abattage ou de récolte et le premier dépôt transitoire non accessible aux camions grumiers.

Entrepreneur-Exploitant : personne morale ou physique qui est à la fois négociante et prestataire de services.

Entrepreneur de travaux forestiers (ETF) : personne morale ou physique réalisant des travaux forestiers à titre principal (travaux sylvicoles, d'exploitation, ...). Il est prestataire de services.

Exploitant forestier : Personne morale ou physique dont l'activité porte sur l'exploitation forestière et le négoce des bois.

Skidder : également appelé débusqueur, cet engin d'exploitation forestière est destiné à sortir les grandes grumes du chantier d'exploitation forestière pour les mettre sur un lieu de dépôt, en forêt ou en bord de route.

Vente sur pied : dans ce mode de vente, les arbres sont vendus avant d'être exploités et l'acheteur devient propriétaire dès qu'il a signé le contrat de vente : il y a transfert de propriété. L'acheteur a la responsabilité de la coupe et la réalise à ses frais.

Vente bord de route (ou vente de bois façonnés) : le propriétaire (vendeur) réalise ou fait réaliser l'exploitation des bois qu'il souhaite mettre sur le marché à ses frais. Le vendeur propose ensuite les bois abattus aux acheteurs sous forme de grumes ou de billons.

Vente en bloc : pour un lot donné (arbres préalablement marqués ou désignés) sur une surface forestière dont les limites ont été matérialisées, un prix est proposé, sans garantie de volume, ni de qualité.

Vente à l'unité de produit : pour un lot donné, un prix est fixé par qualité (billon à papier, billon à palette, petite grume, ...). A la fin de l'exploitation, après réception contradictoire entre l'acheteur et le vendeur, le prix total est calculé en fonction du volume réel mesuré par qualité.



IX/ Les différents matériels utilisés pour l'exploitation forestière

L'abatteuse

Son rôle est de couper les arbres et de les débiter en billons de différentes longueurs en fonction de la qualité et des dimensions des bois. L'abattage mécanisé est très largement pratiqué en peuplements résineux. Pour les peuplements feuillus, il se développe peu à peu mais l'abattage manuel reste la pratique la plus courante.



Sébastien Bombault - CRPF CA © CNPF

Le débusqueur (appelé également skidder)

Cet engin permet de sortir les bois de grandes longueurs de la parcelle pour les amener en bordure de piste ou de route. On rencontre le débusqueur à pince (à gauche) et le débusqueur à câble (à droite).



Sylvain Gaudin - CRPF CA © CNPF



Sylvain Gaudin - CRPF CA © CNPF



Le porteur

Comme son nom l'indique, le porteur amène les billons et les grumes jusqu'à la place de dépôt ou de chargement.



Sebastien Bombrault - CRPPN © CNPF

Le camion grumier

Le camion grumier assure le transport entre la place de dépôt située en forêt et l'usine de première transformation. Il est spécifiquement préparé pour le transport des bois et est généralement équipé d'une grue de chargement.



Sebastien Bombrault - CRPPN © CNPF



X/ Modèle d'arrêté municipal relatif à l'utilisation des voies communales et des chemins ruraux

ARRÊTÉ MUNICIPAL

PORTANT RÉGLEMENTATION DE L'UTILISATION DES VOIES COMMUNALES ET CHEMINS RURAUX DE LA COMMUNE DE DANS LE CADRE DE L'EXPLOITATION FORESTIÈRE

Le Maire de

Vu le Code général des Collectivités Territoriales, notamment les articles L. 2122-21 et L. 2212-1 relatifs aux attributions et aux pouvoirs de police des maires,

Vu le Code de la voirie routière, notamment les articles L. 113-2, L. 116-1 à L. 116-7 et R. 116-1 à R. 116-2, L. 141-1, L. 141-2 et R. 141-3, L. 141-9 concernant les voies communales ;

Vu le Code rural et de la pêche maritime, notamment les articles L. 161-1, L. 161-5, L. 161-8, D. 161-10 et D. 161-11, D.161-14 à D 161-19, R. 161-28 relatifs aux chemins ruraux ;

Vu le Code pénal, notamment l'article R 610-5 relatif aux sanctions applicables pour le non respect des directives concernant les chemins ruraux ;

Vu la délibération du conseil municipal du, considérant qu'il est indispensable de mettre en place des mesures visant à sauvegarder les voies communales et les chemins ruraux lors des opérations de débardage, stockage et de transports des bois, menées dans le cadre de l'exploitation forestière ;

ARRÊTE

Article 1^{er} : L'utilisation des voies communales et chemins ruraux dans le cadre de l'exploitation forestière est soumise à réglementation.

Article 2 : Il est demandé que tout chantier d'exploitation forestière fasse l'objet d'une déclaration auprès de la mairie, sous quelque forme que ce soit (téléphone, fax, mail ...), au fur et à mesure que les données en sont connues, tout d'abord par le propriétaire au moment de la vente, puis par l'exploitant forestier avant le début des travaux, en indiquant la quantité prévisionnelle de bois à exploiter, les différentes entreprises intervenant sur le chantier, le début et la fin du débardage et des dépôts, les zones de dépôt, les chemins ruraux et les voies communales utilisés.



Article 3 : En complément de la déclaration en mairie, il pourra être établi, à la demande de l'une des parties, un état de lieux des voies communales et chemins ruraux utilisés, rédigé par le maire ou son représentant et l'exploitant ou son représentant. (Un modèle d'état des lieux utilisé figure en annexe 1).

Article 4 : La déclaration doit être déposée par le propriétaire du fond exploité ou par l'acquéreur des bois si un contrat prévoyant cette disposition a été conclu entre les deux parties. En cas de défaut de déclaration, c'est la responsabilité de l'un ou de l'autre qui sera engagée, en cas de dégâts sur la voirie ou d'encombrement des voies.

Article 5 : Le responsable des travaux doit veiller aux points suivants :

Pendant l'exploitation,

- Ne pas entraver la circulation quotidienne sur la voie ;
- Signaler le chantier en bordure de coupe, sur un panneau d'au moins 100 cm sur 80 cm, visible des voies d'accès au chantier ;
- Tenir la chaussée rendue libre à la circulation propre et débarrassée de la terre et de débris de bois ;
- Aux abords des dépôts de bois, protéger les revers d'eaux ;
- Ne pas traîner les grumes sur les chaussées revêtues et empierrées ;

En fin d'exploitation,

- Remettre en état les chemins en fin de travaux afin de permettre une circulation et une utilisation normale, au moins égale à l'état antérieur.

Article 6 : Dès la fin de l'exploitation, si un état des lieux initial a été réalisé, le maire ou son représentant et l'exploitant ou son représentant établissent un état des lieux contradictoire pour constater que les lieux sont remis en état et les éventuels dégâts.

En cas de dégâts, un accord sera recherché pour remettre la voirie en état ou pour déterminer le montant de la contribution à titre de réparation. Cette contribution doit être proportionnée aux dégradations et acquittée en argent ou en nature.

Les modalités de règlement du litige seront mentionnées sur l'état des lieux contradictoire. Faute d'accord amiable, le montant de la contribution spéciale est fixé annuellement par le tribunal administratif compétent, après expertise et recouvrée comme en matière d'impôts directs.

Article 7 : En cas d'occupation des places de dépôt au-delà de la durée déclarée en mairie, il est demandé d'en informer au plus tôt la mairie afin de trouver un accord amiable. Il est rappelé que c'est le propriétaire des bois au moment du stockage qui en est responsable. En l'absence d'information de la part du propriétaire, le tarif de dépôt de bois par journée et par mètre cube de bois restant sur site sont les suivants :

- Pour une voirie communale : € du 1^{er} mois au 3^{ème} mois de dépassement et € au-delà du 3^{ème} mois de dépassement ;
- Pour un chemin rural : € du 1^{er} mois au 3^{ème} mois de dépassement et € au delà du 3^{ème} mois de dépassement.

Article 8 : Monsieur le maire, Messieurs les adjoints au maire, Messieurs les gardes champêtres et agents de la police municipale, Monsieur le commandant de gendarmerie et tout agent de la force publique sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Fait à le



ANNEXE 1

A l'arrêté n° de la commune de ... du ...
(DECLARATION DE TRAVAUX)

Rubriques pour mémoire : la quantité de bois exploitée, les différentes entreprises intervenant sur le chantier, le début et la fin du débardage et des dépôts, les zones de dépôt, les chemins ruraux et les voies communales utilisées.

Commune de
DECLARATION PREALABLE A UN CHANTIER D'EXPLOITATION
Monsieur le maire,

Je soussigné,,

• **agissant en qualité de propriétaire forestier des parcelles**
situées sur la Commune de au lieu-dit (massif de).....

- **vais procéder à la vente de bois (date probable de vente :**)
- **ai procédé à la vente de bois à M. agissant pour le compte de la société ou l'entreprise**
d'une quantité prévisionnelle de m³ de bois, dont le débardage, le transport et le stockage des bois devraient être assurés selon l'itinéraire ci-dessous et sur les terrains suivants :

.....

• **représentant de la société** **agissant en qualité d'exploitant, sur la propriété forestière**
de M., déclare vouloir effectuer les travaux suivants :
..... (préciser la quantités de bois approximative).....
sur les parcelles n° :
à partir du, et dont la date limite d'exécution et de dépôt est prévue le

Pour ces travaux, j'emprunterai le(s) chemin(s) ou /et voie(s) communale(s) suivantes
..... et utiliserai les zones de dépôts suivantes

Fait à, le.....



ANNEXE 2

A l'arrêté n° de la commune de ... du ...

(ETAT DES LIEUX)

- ETAT DES LIEUX PREALABLE A UN CHANTIER D'EXPLOITATION (1)
- ETAT DES LIEUX SUITE A UN CHANTIER D'EXPLOITATION (1)

Commune de
représentée par

Suite à la demande du de l'entreprise
représentée par

Pour les travaux situés
.....

(inscrire nom du lieu dit, numéro de la parcelle, nom de chemins concernés)

prévus à partir du et dont la date limite d'exécution est

NATURE DES LIEUX	ETAT			OBSERVATIONS COMPLEMENTAIRES
	Bon	Moyen	Mauvais	

Fait à, le.....

Pour l'entreprise,

Pour la commune,

(1) Cocher la case correspondante

(2) Chemin rural, voie communale, zone de dépôt utilisé, etc.



XI/ Bibliographie

BOURCET J., BOURGET Ch., DANGUY des DESERTS D. *Rapport CGEDD et CGAAER sur le transport du bois et sa logistique*. 2008. 82 p.

COMMUNES FORESTIERES AUVERGNE LIMOUSIN. *La voirie forestière en Auvergne, guide à l'attention des élus*. 2011. 54 p.

CRPF DE NORMANDIE. Fiche technique « Commercialisation des bois ». 2013. 4 p.

FCBA (Institut Technologique Forêt Cellulose Bois-construction Ameublement). *Réglementation du transport routier de bois ronds : Principes généraux et obligations pour les transporteurs et les entreprises réceptionnaires*. 2010. 4 p.

INSEE (Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques). *La filière forêt-bois : une filière qui compte en Basse-Normandie*. Cent pour cent Basse-Normandie. 2010. 4 p.

LIAGRE J. *Desserte forestière et circulation – Note juridique* In RDV techniques n°13 – ONF. 2006. pp.56-58.

PROFESSIONSBOIS. *Site internet de PROFESSIONSBOIS - Données économiques et détail par secteur* [en ligne]. 2014. Disponibilité et accès www.professionsbois.com

ROUCOUS D. *Voies et chemins ruraux : guide juridique et pratique*, Editions du Puits fleuri, 2010. 248 p. ISBN 978-2-86 739-420-1

