

LA VOIRIE FORESTIERE EN AUVERGNE

*Guide à l'attention
des élus*



**Communes forestières
Auvergne-Limousin**



Nous remercions tous les acteurs de la filière qui nous ont accompagnés lors de l'élaboration de ce guide, propriétaires, élus, gestionnaires, entreprises, services de l'Etat... et en particulier le Pays de Guéret pour sa relecture attentive et ses suggestions.

Sommaire

Introduction	5
1 Qui est concerné par la mobilisation des bois?	7
2 Juridiquement et réglementairement, quels textes définissent et encadrent les voies et chemins ?	9
1.VOIES PUBLIQUES	9
1.1.Généralités	9
1.2.Où commence et où finit le domaine public?	10
1.3.Compléments pour les voies départementales - Permissions de voirie	11
1.4.Compléments pour les voies communales - Registre des voies communales	11
2.CHEMINS RURAUX	11
3.VOIES PRIVÉES	12
3.1.Chemins et sentiers d'exploitation	13
3.2.Chemins privés	14
3.3.Servitude: chemin de désenclavement	14
4.OUVERTURE ET FERMETURE DES VOIES ET CHEMINS	14
4.1.Comment savoir si une voie est ouverte ou fermée à la circulation du public ?	14
4.2.Comment signaler la fermeture d'une voie ?	16
5.STATUTS ET DESTINATIONS - SYNTHÈSE	17
3 Techniquement, qu'est-ce qui définit une voirie forestière ?	19
4 Comment est encadrée la circulation des bois ?	22
1.RESPONSABILITÉ LORS DE L'EXPLOITATION D'UN ARBRE, DE LA PARCELLE À LA SCIERIE	22
2.CIRCULATION DES BOIS RONDS ET DES BOIS LONGS	23

5	<i>Quelles sont les actions possibles pour maintenir la voirie en bon état ?</i>	24
	1. À TITRE PRÉVENTIF	24
	1.1. Information de travaux forestiers et états de lieux des voies empruntées	24
	1.2. Limitation de vitesse et de tonnage	26
	1.3. Complément sur les barrières de dégel	26
	2. À TITRE CURATIF	27
	2.1. Les contributions spéciales	27
	2.2. Constatation des infractions	29
	3. CHARTE DE QUALITÉ DES TRAVAUX FORESTIERS EN AUVERGNE	30
6	<i>Exemple du mode opératoire pour l'exploitation des bois du Pays de Guéret</i>	31
	1. LE CONTEXTE DE LA CHARTE FORESTIÈRE DU PAYS DE GUÉRET	31
	2. LE PRINCIPE DU MODE OPÉRATOIRE DU PAYS DE GUÉRET	32
	2.1. Avant la coupe	32
	2.2. Pendant la coupe	32
	2.3. Après la coupe	32
7	<i>Qu'est-ce qu'un schéma de desserte forestière ? Comment sont identifiées et planifiées les voiries forestières à réaliser sur un massif ?</i>	35
	1. DÉFINITION	35
	2. L'ÉLABORATION DU SCHÉMA DE DESSERTE	36
	3. LA RÉALISATION DES PROJETS ISSUS DU SCHÉMA DE DESSERTE	36
8	<i>Contacts</i>	38
9	<i>Lexique</i>	40
10	<i>Bibliographie</i>	41
11	<i>Modèles</i>	42

LA VOIRIE FORESTIERE EN AUVERGNE

Guide à l'attention des élus

Introduction

Les politiques forestières européennes, nationales et locales ainsi que le Grenelle de l'environnement incitent à augmenter la production de bois dans les prochaines années. En Auvergne, la filière forêt-bois emploie plus de 10 000 personnes. Avec une production biologique annuelle supérieure au volume de bois exploité chaque année, la filière forêt-bois se développera dans les années à venir. Et ce, d'autant plus que les politiques régionale et départementales soutiennent ce développement, de même que les collectivités locales, via les chartes forestières de territoire et les plans d'approvisionnement territoriaux.

Cette augmentation de la mobilisation va accroître la circulation dans et hors des massifs, jusqu'aux scieries, notamment sur la voirie communale dont l'entretien est assumé par les communes.

Or, les ressources des communes rurales diminuent. Les élus sont responsables du maintien du patrimoine communal en bon état tout en répondant aux attentes de l'ensemble de la population et en conciliant les différentes activités qui ont lieu sur la commune.

En regard, les professionnels qui mobilisent les bois dans les massifs et les transportent jusqu'aux scieries ont également des contraintes et des obligations : rentabilité d'une structure économique, planification des chantiers difficiles face à l'irrégularité de la commande et aux aléas climatiques, ...

Pour croître et conserver sa valeur, la forêt doit être entretenue et du bois doit être

coupé. Plutôt que d'opposer les parties en présence et de freiner la mise en valeur des forêts auvergnates, il est important que chacun dialogue, comprenne les contraintes de l'autre et œuvre dans l'intérêt général.

Ainsi, dans cet objectif, ce guide sur la voirie forestière est destiné à fournir aux élus les éléments essentiels pour favoriser l'accessibilité aux massifs tout en conciliant l'activité économique des entreprises de travaux forestiers avec les préoccupations des communes, dans le respect de la réglementation et des devoirs de chacun.

Dominique Jarlier
*Président de l'Union Régionale
des Communes Forestières Auvergne/Limousin*



Route forestière partiellement revêtue

1 | Qui est concerné par la mobilisation des bois ?

- Le maire et les élus d'une commune, garants de la sûreté générale, aménageurs d'espace et propriétaires de forêt.

Les attributions du maire et de ses adjoints sont fixées par le code général des collectivités territoriales, art. L 2122-21 à 26 (exercées au nom de la commune) et L 2122-27 à 32 (exercées au nom de l'État). Concrètement, au point de vue forestier, cela signifie :

> le maire et ses adjoints exécutent les lois, règlements et mesures de sûreté générale par leur qualité d'officiers de police judiciaire et d'officiers d'état civil. Le maire assure l'ouverture et la fermeture des voies au public. Il intervient également dans la prévention des risques d'incendie, et des risques naturels et environnementaux.

> le maire et ses adjoints définissent et mettent en œuvre une politique d'aménagement du territoire et de développement local. Entre autre, en rapport avec les propriétaires forestiers, le maire peut assurer la maîtrise d'ouvrage de desserte forestière. Il garantit le maintien en bon état de la voirie communale et rurale, y exerce son pouvoir de police et assure la mise en cohérence des politiques locales et des procédures réglementaires (gestion des eaux, PLU, Natura 2000 ...).

> enfin, le maire et ses adjoints assurent le rôle d'agent exécutif du conseil municipal pour la gestion des forêt dont la commune est propriétaire (approbation du plan d'aménagement, responsabilité en cas d'ouverture de la forêt communale au public, choix des

modes et procédure de vente ...).

- Les autres propriétaires forestiers

Le propriétaire forestier privé peut être une personne physique ou morale et possède des parcelles forestières. En Auvergne, 86 % de la forêt est privée.

Le **Syndicat Mixte de Gestion Forestière (SMGF)** est un établissement public de regroupement de forêts sectionales et communales relevant du régime forestier.

La **commission syndicale d'une section** représente les ayants-droit d'une section et donne un avis au conseil municipal sur la mise en valeur des biens sectionaux (aménagement forestier).

L'**État** est propriétaire des forêts domaniales. D'autres collectivités peuvent également posséder des forêts.

- L'**association syndicale de propriétaires** est une structure de regroupement spécialement adaptée pour la réalisation et la gestion en commun de réseaux de voirie. Leurs statuts leur donne un pouvoir de représentation des adhérents devant les différents interlocuteurs.

- Les **organismes mandatés pour la gestion des parcelles forestières**

L'**Office National des Forêts (ONF)**, établissement public à caractère industriel et commercial, créé en 1964, assure la gestion des forêts publiques françaises. Ainsi, l'ONF 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 de collectivité et apporter son appui en matière de police municipale, notamment pour faire respecter certains arrêtés municipaux (circulation des véhicules motorisés dans les espaces naturels ...).

Pour les propriétés privées, **les coopératives forestières** (regroupement de propriétaires pour gérer leur patrimoine en commun), **experts forestiers, techniciens indépendants** peuvent être mandatés pour gérer les parcelles forestières.

Comme l'ONF, ils appuient les propriétaires lors de l'exploitation des bois.

- Le **Centre Régional de la Propriété Forestière (CRPF)**, créé en 1963, est un établissement public à caractère administratif, 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 autre, 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 aux CRPF pour toute information technique, réglementaire, fiscale ou juridique sur leur forêt.

- L'**exploitant forestier** est une personne morale ou physique ayant le droit d'effectuer du négoce en achetant et revendant des bois sur pied ou bord de route. **C'est lui le propriétaire des bois**

au moment de la coupe s'il a acheté les bois sur pied. L'exploitant n'est pas forcément celui qui réalise les travaux. Il peut faire appel à des sous-traitants (entrepreneurs de travaux forestiers), mais reste donneur d'ordre.

L'**entrepreneur-exploitant** est une personne morale ou physique qui est à la fois négociante et prestataire de service.

- L'**entrepreneur de travaux forestiers (ETF)** est une personne morale ou physique réalisant des travaux forestiers (travaux sylvicoles ou travaux d'exploitation tels que l'abattage et le débardage des bois). Il est prestataire de service pour le compte d'un acheteur de bois, d'un expert forestier ou d'un propriétaire, privé ou public.

Théoriquement, son travail s'arrête lorsque les bois sont sur la place de dépôt ou en bord de route et ce n'est pas lui qui les transporte jusqu'à la scierie.

Tout au long de la chaîne d'exploitation, l'ETF n'est jamais propriétaire des bois (sauf s'il est entrepreneur-exploitant). Il exécute les travaux qui lui ont été commandés par le propriétaire des bois.

- Le **transporteur**, personne morale ou physique, charge les bois qui sont sur la place de dépôt ou en bord de route et les emmène jusqu'à la scierie. Il est responsable du tonnage de ses camions. Le transport des bois est réalisé soit en interne par une coopérative, un exploitant ou un scieur, soit comme une prestation de service.

2 | Quels textes juridiques et réglementaires définissent et encadrent les 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 III). 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.

1. VOIES PUBLIQUES

1.1. GÉNÉRALITÉS

Il existe trois propriétaires du domaine public routier : l'État, pour les autoroutes et 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). Elles appartiennent au domaine public et sont, de ce fait, imprescriptibles (impossibilité pour les tiers d'acquérir un droit sur ces biens par voie de prescription) et inaliénables (elles ne peuvent être aliénées, données, vendues).

Ces voies, appartenant au domaine public routier, sont affectées, par nature et par définition, à la circulation générale, ce qui implique une vocation de route de transit permettant la liaison entre agglomérations, villages et pôles fréquentés par le public. Les principes fondamentaux de gratuité (sauf exception comme les péages autoroutiers), d'égalité entre les usagers et de liberté de circuler s'appliquent.

Entretien

Les collectivités supportent une obligation financière d'entretien de leur domaine public routier (article L. 221-2 du code des communes).

En cas de constatation de dégâts, il est, avant tout, possible de trouver un arrangement à l'amiable et de demander simplement la remise en état au responsable des dommages.

Selon les principes de gratuité et de liberté de circulation, la mise en place d'une caution est illégale. Cependant, en prévention, la loi permet de mettre en place un régime de contributions spéciales imposables aux industriels, exploitants ou transporteurs auteurs de dommages à la voirie publique (cf. § 2.1 de la partie V). Ces contributions, prévues à l'article L.141-9 du code de la voirie routière pour les voies communales, peuvent être acquittées en argent ou en prestation en nature et faire l'objet d'un abonnement et 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.

Fermeture / Restrictions

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 (article L 2213-4 ou L. 2215-3 du code général des collectivités territoriales)

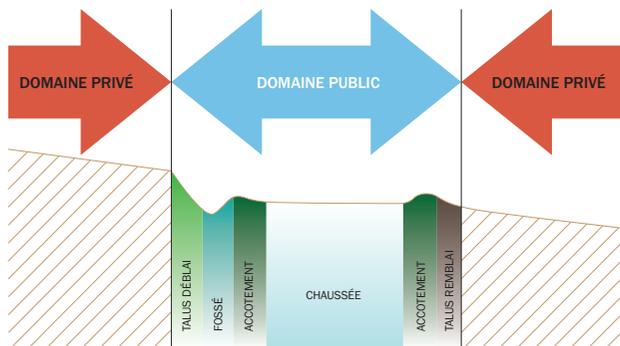
En règle générale, s'il n'y a pas de justification par des motifs de sécurité du public, les limitations de tonnage destinées à empêcher ou freiner l'exploitation forestière sont annulées par le juge administratif.

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.

1.2. OÙ COMMENCE ET OÙ FINIT LE DOMAINE PUBLIC?

Les dépendances des voies communales telles que trottoirs, fossés, caniveaux, banquettes, talus, remblais, déblais, parapets, murs de soutènement, sont présumés, sauf preuve contraire, appartenir à la commune, au département ou à l'État ; ces ouvrages sont partie intégrante des voies auxquelles ils se rattachent. Une représentation schématique du cas le plus simple est proposée **ci-dessous**.

Pour la délimitation des voies, voir le code de la voirie routière, art. L 112-1 à 7.



1.3. COMPLÉMENTS POUR LES VOIES DÉPARTEMENTALES - PERMISSIONS DE VOIRIE

En dehors des cas prévus aux articles L 113-3 à L 113-7 du code de la voirie routière, l'occupation du domaine public routier n'est autorisée que si elle a fait l'objet soit d'une permission de voirie dans le cas où elle donne lieu à emprise, soit d'un permis de stationnement dans les autres cas. Ainsi, lors de chantiers forestiers, s'il y a dépôt de bois, l'exploitant doit faire une demande de permission de voirie au Conseil Général du département concerné par l'emprise. Pour en savoir plus, il faut se reporter au règlement départemental des voiries, disponibles auprès de chaque Conseil Général.

Remarque : les articles L 113-3 à L 113-7 du code de la voirie routière concernent l'occupation du domaine public routier par les exploitants de réseaux de télécommunication ouverts au public et des services publics de transport ou de distribution de gaz ou d'électricité.

1.4. COMPLÉMENTS POUR LES VOIES COMMUNALES - REGISTRE DES 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).

2. 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).

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).

Par exemple, le labour d'un chemin rural est une action proscrite par l'article D. 161-14, 3^o du code rural. Cependant, si une personne, en labourant, fait de ce chemin une parcelle agricole, cela doit être sanctionné ou, si ce n'est pas fait, la prescription acquisitive au terme du délai légal peut être invoquée.

Entretien

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.

Fermeture

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), 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.

3. 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.

3.1. CHEMINS ET 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 dont 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.

Utilisation

- par des ayants-droit des propriétaires (acheteurs de coupe, bûcherons).

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.

Dans le cas particulier des affouagistes, il est possible d'indiquer l'itinéraire à emprunter dans la délibération relative à l'affouage

- 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.

Entretien

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.

Suppression

Elle est possible uniquement par consentement de tous les propriétaires.

Cas particulier des chemins d'association foncière (code rural, art. L. 131 et suivants)

Ces chemins résultent du remembrement et sont la propriété de l'association foncière (une par commune concernée). Ils constituent une propriété privée qui est dotée d'un numéro cadastral. Le président de l'association foncière a la possibilité de délivrer une autorisation de passage et de signer l'état des lieux contradictoire. Une association syndicale peut mettre en place des contributions spéciales.

Avant le remembrement, les chemins ruraux qui desservaient des champs et de la forêt sont souvent devenus après remembrement, des chemins d'association foncière. Les chemins aménagés par une association syndicale ne changent pas de nature juridique après les travaux. Les statuts et le règlement de service peuvent réglementer l'utilisation et la préservation des ouvrages en exigeant état des lieux,

remise en état, contribution financière (sous forme de contributions spéciales, article L. 161-8 du code rural, cf. § 2.1 de la partie V.) auprès de tiers non adhérents ...

3.2. 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 sont rattachés à la propriété. 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.

3.3. SERVITUDE : CHEMIN 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.

4. OUVERTURE ET FERMETURE DES VOIES ET CHEMINS

4.1. COMMENT SAVOIR SI UNE VOIE EST OUVERTE OU FERMÉE À LA CIRCULATION DU PUBLIC ?

La loi n°-2 du 3 (« Lalonde ») relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels précise dans son article 1er, 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. 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. 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 et les chemins privés :

- Les **chemins d'exploitation** (article. 162-2 du code de la voirie routière, article. 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. 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 telle voie 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 exi-

gés. La Cour de cassation, dans son arrêt du 18 février, a rappelé que la législation en vigueur, selon l'article R.-3 du code forestier et l'article L. 362-1 du code de l'environnement, 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 des maires des communes concernées ou ceux des parcs naturels régionaux visités sont à même de les renseigner. La circulaire du 6 septembre 2005 (circulaire « Ollin ») 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.

4.2. COMMENT SIGNALER LA FERMETURE D'UNE VOIE ?

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). Quelques exemples :

- « B0 » : fermant la circulation à tous les véhicules (cavaliers, cyclistes, véhicules à moteur ...), dans les deux sens ;
- « B1 » : sens interdit à tous les véhicules ;
- « B7b » : accès interdit à tous les véhicules à moteur ;
- « B9d » : accès interdit aux véhicules agricoles à moteur ;
- « B13 » : limitation de poids - accès interdit aux véhicules, véhicules articulés, trains doubles ou ensemble de véhicules dont le poids total autorisé en charge ou le poids total roulant autorisé excède le nombre indiqué ;
- « B14 » : limitation de vitesse (interdiction de dépasser la vitesse indiquée) ;
- « B19 » : autre interdiction dont la nature est mentionnée sur le panneau ; ...

Ces panneaux peuvent être accompagnés d'un panneau portant des mentions complémentaires du type « à la circulation des véhicules à moteur ; arrêté municipal n° ... du ... ».



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

Pour en savoir plus sur le choix des panneaux réglementaires et leur utilisation, consulter le site Internet de la sécurité routière : www.securiteroutiere.gouv.fr/

Attention, 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.

5. STATUTS ET DESTINATIONS - SYNTHÈSE

Le tableau de la page suivante présente la synthèse des éléments juridiques présentés.

En pratique, la meilleure manière de connaître le statut juridique d'une voie est de produire un titre de propriété. Attention, comme nous le verrons dans la partie III, il ne faut pas se fier à l'aspect de la voie. La consultation du cadastre apporte des informations, mais les informations inscrites au cadastre ne sont pas des preuves, le cadastre pouvant ne pas être à jour. Il est possible de consulter le registre des voies communales en mairie. Enfin, les services routiers de la Direction Départementale des Territoires du département concernés possèdent également des informations sur les statuts des voies et chemins.

	VOIES PUBLIQUES				VOIES PRIVÉES	
Statut juridique des voies de circulation	Domaine public routier			Domaine privé communal	Propriété privée ou domaine privé des personnes publiques	
	Autoroute Route nationale	Route départementale	Voies communales	Chemins ruraux	Chemins d'exploitation	Chemins privés
	Art. L. 121-1 CVR	Art. L. 131-1 CVR	Art. L. 141-1 CVR	Art. L. 161-1 CVR Art. L. 161-1 CR	Art. L. 162-2 CVR Art. L. 162-1 CR	Art. L. 162-4 CVR
Destination des voies et des chemins	Affectés à la circulation publique par définition et par nature			Affecté à l'usage du public par nature Art. L. 161-1 et L. 161-3 CR	Communication entre les fonds ruraux et exploitation de ces fonds Art. L. 162-1 CR	Communication et desserte d'une propriété
Ouverture à la circulation des véhicules à moteur	Voie ouverte par définition			Voie ouverte par définition	Ouverture éventuelle de la voie Si le chemin est carrossable pour un véhicule ordinaire, dessert des habitations ou des sites fréquentés 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 L. 2215-3 du CGCT	Peut résulter des caractéristiques du chemin (non carrossable, impasse, non revêtu, etc.) 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 L.2215-3 du CGCT (1)	
Formalisme de la décision de fermeture Signalisation	Arrêté de l'autorité de police Publication Signalisation réglementaire (panneau B0, B19 ...)				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 : 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 (code civil art. 544)
Observations	(1) Il s'agit des motifs écologiques, touristiques, etc. qui permettent aux maires ou aux préfets d'interdire la circulation sur certaines voies ou secteurs de la commune. CR : code rural CVR : code de la voirie routière CGCT : code générale des collectivités territoriales					

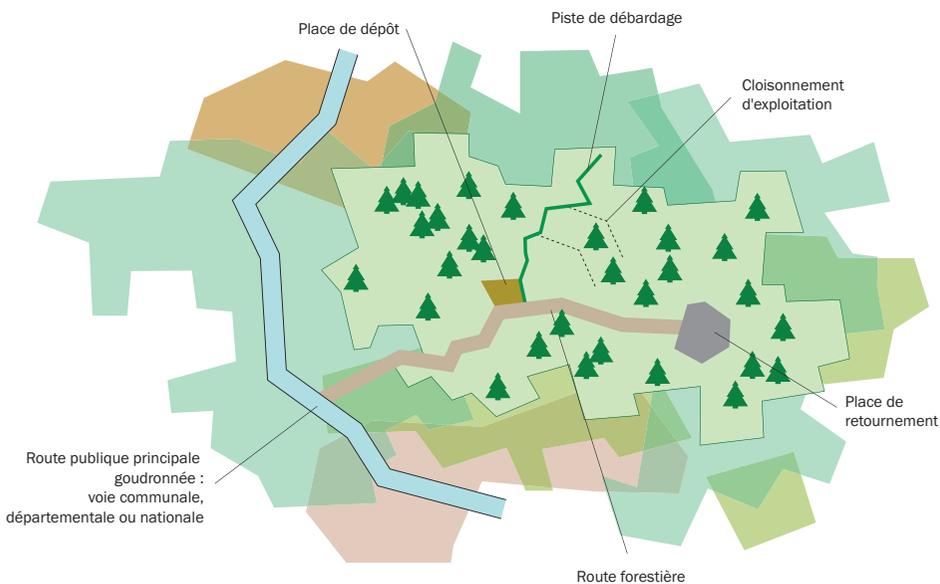
3 | Techniquement, qu'est-ce qui définit une voirie forestière ?

Comme énoncé plus haut, la réglementation qui s'applique aux voies traversant les forêts dépend de leur statut juridique (routes nationales, départementales, chemins ruraux ...).

Or, 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 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.



Représentation schématique d'une exploitation forestière

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 **DÉBUSCAGE**, ou débardage sur coupe, qui correspond au transfert des bois sur le sol 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.



Route forestière empierrée

SYNTHÈSE DES DÉNOMINATIONS TECHNIQUES ET DES UTILISATIONS

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 (empierrement, revêtement, largeur, ...) varient selon de très nombreux critères (pente, type de sol ...)

La gestion des eaux de ruissellement est indispensable pour maintenir l'ensemble de la voirie en bon état (présence de fossés, passages busés...)

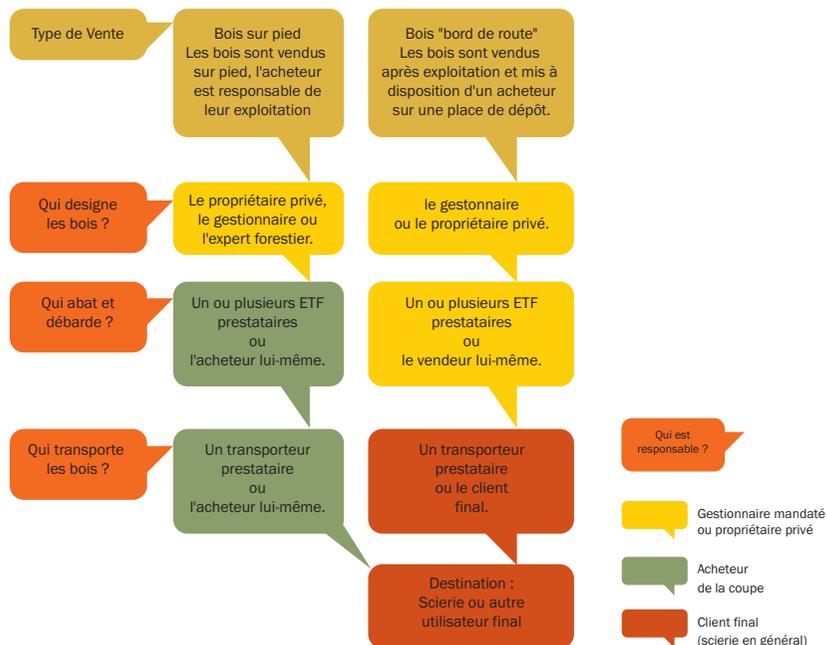
DÉNOMINATION TECHNIQUE	Utilisation générale	Revêtement	Circulation
ROUTE FORESTIÈRE	<p>Route structurante pour le massif (arrivée des camions au plus près des lieux d'exploitation)</p> <p>Entretien et surveillance de la forêt par tous temps</p>	<p>Empierrée ou revêtue si pente élevée</p> <p>Parfois terrain naturel si sol portant.</p> <p>En moyenne, la largeur de la plateforme est de 4,5 m et celle de la chaussée est de 3,5 m, mais ces valeurs peuvent être très variables</p>	<p>Accessible aux grumiers et aux véhicules légers sans équipement spéciaux.</p> <p>Acheminement du matériel d'exploitation forestière (abatteuse, porteur, débuseur) sur les portes-engins</p>
PISTE DE DÉBARDAGE	<p>Débardage</p> <p>Entretien et surveillance de la forêt si carrossable</p>	<p>Terrain naturel ou empierrement léger ou ponctuel.</p> <p>En moyenne, la largeur d'une piste est de 3 m à 3,5 m, mais varie fortement selon les caractéristiques du terrain.</p>	<p>Accessible aux tracteurs et engins de débardage et de débuseage</p> <p>Praticable par les automobiles tout terrain</p> <p>Attention, les grumiers ne passent pas sur les pistes de débardage.</p>
CLOISONNEMENT D'EXPLOITATION	<p>Vidange des arbres jusqu'aux places de dépôt, débuseage</p> <p>Circulation du matériel d'exploitation</p>	<p>Terrain naturel</p>	<p>Circulation de tracteurs de débardage et de débuseage ainsi que de porteurs, débuseurs, abatteuses, skidder</p>
PLACE DE DÉPÔT	<p>Débardage et déchargement des bois,</p> <p>Stockage et chargement des bois exploités en retrait des voies de circulation</p>	<p>Généralement, non empierré dans la partie dédiée au stockage des bois et à la circulation des tracteurs débuseurs ou débardeurs.</p> <p>Empierré sur la partie dédiée au chargement des bois et à la circulation des grumiers</p>	<p>Idéalement placée à la jonction entre une piste forestière et une voie accessible à un camion grumier.</p> <p>Attention, le tracteur de débardage ne roule pas sur la partie empierrée.</p>
PLACE DE RETOURNEMENT	<p>Retournement des camions transportant le bois</p>	<p>Généralement empierrée, et située idéalement aux points hauts, pour éviter la création de fossés, mais en pratique, située généralement là où la maîtrise foncière est possible.</p>	<p>Accessible aux grumiers et, accessoirement aux véhicules légers sans équipement spéciaux.</p>

4 | Comment est encadrée la circulation des bois ?

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. (Tableau issu de la charte de bonnes pratiques de l'exploitation forestière pour la Haute-Savoie).

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»

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 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 40T 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,

En 2009, les textes relatifs au transport de bois rond 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 27 août 2009 relative à l'application du décret du 23 juin 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 sauf pour les véhicules immatriculés avant le 9 juillet 2009, avec attestation de caractéristiques visée par la DRIRE ; 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 1er 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 de 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 réceptonnaires de bois ronds lorsque leur chiffre d'affaires est supérieur à 5 millions d'euros. En cas d'absence d'alternative économiquement viable, 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 rond est autorisée. Il est disponible auprès de la préfecture de votre département.

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 le texte de référence est l'arrêté du 4 mai 2006 ainsi que dans les articles R433-1 à R433-6 du code de la route. Dans ce cas, des demandes d'autorisation doivent être déposées auprès de la Direction Départementale des Territoires (DDT).

5 | *Actions possibles d'entretien de la voirie*

1. À TITRE PRÉVENTIF

1.1. INFORMATION DE TRAVAUX FORESTIERS ET ÉTATS DE LIEUX DES VOIES 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 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 communes 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**.

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 travaux 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 subordonnée à la consignation d'une somme fixée unilatéralement par la commune.

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 subordonnée à la consignation d'une somme fixée unilatéralement par la commune.

Modèles I :

- d'arrêté municipal relatif à l'utilisation des voies communales et des chemins ruraux dans le cadre de l'exploitation forestière,

- d'information préalable (annexe 1 de l'arrêté),

- d'état des lieux (annexe 2 de l'arrêté).

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-entrave-ment de l'activité économique.

Concernant la limitation de tonnage, le maire peut interdire la circulation des véhicules en deçà 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 Conseil Général 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.

Modèles II :

- d'arrêté municipal
de limitation de
tonnage,

- d'arrêté municipal
de limitation de
vitesse.

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.

1.3. COMPLÉMENT 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 pour-

raient 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.

Modèle III :

*- d'arrêté municipal
de barrière de dégel*

2. À TITRE CURATIF

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 kilomètre de voies utilisés, généralement pour les carrières) est peu adapté pour la mobilisation des bois.

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 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.

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 ...).

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

Modèle III :

- Trame de procès-verbal,

- courrier de mise en demeure de respecter l'accord amiable.

3. LA CHARTE DE QUALITÉ DES TRAVAUX FORESTIERS EN AUVERGNE

Cette charte a pour objectif de définir les relations entre les différents intervenants de l'amont de la filière bois pour améliorer l'approvisionnement des industriels de première transformations du bois, tout en respectant l'environnement forestier. Elle a également pour but de promouvoir l'activité des entreprises de travaux forestiers (ETF) qui s'engagent à garantir une prestation de qualité selon les exigences formulées dans la charte et dans la perspective de la traçabilité des bois.

Elle représente une convention établie entre les donneurs d'ordre (propriétaires forestiers, experts, coopératives, scieries, exploitants forestiers, papetiers, industriels ...) et les prestataires que sont des ETF.

En adhérant à cette charte de qualité, les signataires de la charte s'engagent à rédiger un contrat entre donneur d'ordre et ETF. Ces derniers s'engagent à observer des règles de bonnes conduites et de protection des infrastructures, de l'environnement, de la voirie, etc..

La charte ainsi que ses signataires sont disponibles sur le site internet d'Auvergne Promobois :

www.auvergne-promobois.com/

Route forestière empierrée avec revers d'eau



6 | Exemple du mode opératoire pour l'exploitation des bois du Pays de Guéret

1. LE CONTEXTE DE LA CHARTE FORESTIÈRE DE TERRITOIRE DU PAYS DE GUÉRET



Le Pays de Guéret a initié une charte forestière depuis 2008. Le diagnostic réalisé initialement a révélé que les relations entre les exploitants et les élus sont inexistantes. Les élus des communes ne sont pratiquement jamais au courant de l'intervention d'une entreprise sur leur territoire communal. Les rares dialogues se sont faits par l'intermédiaire des avocats ou des assureurs dans diverses procédures contentieuses.

Les différentes tables rondes et groupes de travail organisés au cours de l'élaboration de la charte forestière ont permis de renouer le dialogue entre deux groupes qui ne se connaissaient pas et parfois se détestaient.

Ils ont abouti à la mise en place d'un mode opératoire pour l'exploitation des bois. Ce protocole est une grande première puisqu'il met en relation l'exploitant forestier et les représentants de la commune avant la coupe de bois. Il permet d'anticiper les impacts de l'exploitation forestière et de trouver les meilleures solutions pour l'évacuation et le stockage des bois.

En complément, le territoire s'est structuré en désignant un élu « référent-forêt » par commune et en les formant sur les questions forestières.

L'objectif d'un tel mode opératoire est double. Il s'agit de renouer le dialogue entre les élus communaux et les exploitants forestiers, mais aussi de réduire l'impact de l'exploitation forestière sur les ouvrages publics.

MODE OPÉRATOIRE POUR L'EXPLOITATION DES BOIS - AVANCEMENT AU 15 JUIN 2011

Mise en place

La phase de réalisation du plan d'action de la charte forestière est allée assez loin dans la conception des documents à mettre en œuvre.

A partir du 15 mars 2010, le mode opératoire a été opérationnel avec les étapes suivantes :

- *Envoi de courrier avec les documents à tous les professionnels du Limousin (et ceux proches de la région)*
- *Envoi d'un dossier aux communes*
- *Mise en ligne des documents sur le site Internet du Pays de Guéret*
- *Inscription de la démarche dans les catalogues de vente des bois de l'ONF*
- *Approbation par le Conseil d'administration du Syndicat des exploitants forestiers et des scieurs industriels du Limousin (SEFSIL).*

2. LE PRINCIPE DU MODE OPÉRATOIRE DU PAYS DE GUÉRET

2.1. AVANT LA COUPE : DIALOGUE ET ANTICIPATION

L'exploitant envoie une fiche de renseignements à la mairie avec les principales caractéristiques de la coupe : localisation, volume, type de coupe, etc.

L'équipe municipale renvoie la fiche remplie avec les contraintes à prendre en compte et fixe un rendez-vous pour un état des lieux préalable à l'exploitation. La commune communique le maximum d'éléments à sa disposition pour aider l'exploitant et préparer ainsi l'état des lieux.

Un état des lieux sur le terrain permet de définir les zones de vidanges, les places de stockage des produits, les délais d'exploitation et certaines prescriptions lors du déroulement du chantier. À la différence d'une permission de voirie, cet état des lieux deviendra systématique même en cas de stockage et de chargement sur une parcelle privée.

2.2. PENDANT LA COUPE

L'entrepreneur de travaux forestier doit (décret n° 2004-797 du 29 février 2004) :

- déclarer son chantier à l'inspection du travail et à la commune,
- signaler la coupe par des panneaux réglementaires, si la coupe fait plus de 500 m³.

Selon le déroulement du chantier, il est possible de faire des avenants dans certains cas : conditions météo défavorables, achat d'autres parcelles, intervention à proximité d'un autre exploitant, etc. et ce, en veillant toujours à une meilleure communication entre les élus et les exploitants.

Situation au 15 juin 2011

<i>Nombre de chantiers en cours</i>	34
<i>Nombre de chantiers réceptionnés</i>	3
<i>Nombre de chantiers au total</i>	37
<i>Nombre de communes ayant mobilisé le mode opératoire</i>	19
<i>Nombres d'entreprises ayant mobilisé le mode opératoire</i>	16

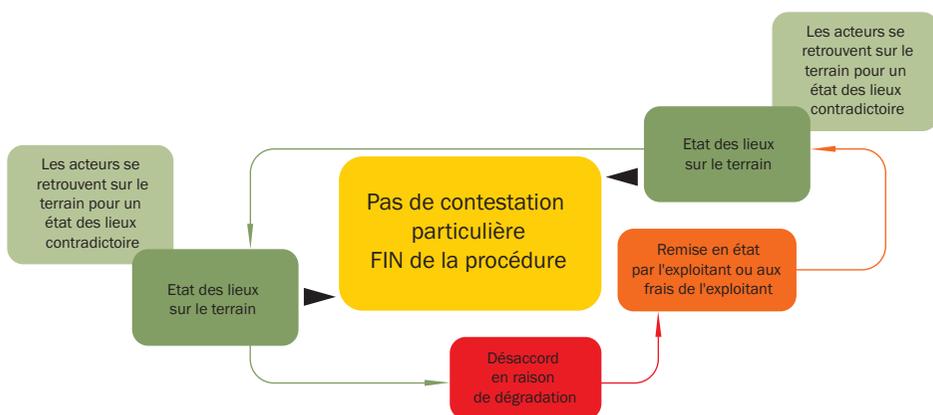
Premier bilan

L'ensemble de la filière semble informé et partie prenante du mode opératoire. Quelques exploitants minoritaires (3 identifiés) tentent d'échapper aux déclarations de chantier et se comportent mal vis-à-vis des élus. Les exploitants mettent en avant les formalités administratives de plus en plus nombreuses quand ils oublient d'informer les communes. Pour faciliter les procédures, le pays de Guéret leur offre la possibilité de déclarer leurs chantiers

2.3. APRÈS LA COUPE : RÉCEPTION DU CHANTIER

Une fois le chantier terminé, l'exploitant et l'équipe communale dressent un état des lieux, permettant de localiser les dégradations éventuelles. En cas de besoin, il peut être demandé à l'exploitant de remettre certaines infrastructures en état ou de débarrasser des piles de bois encore en place (cf. schéma ci-dessous). Quand toutes les parties sont d'accord, le chantier est réceptionné. L'exploitant se voit alors déchargé de toute responsabilité.

Le mode opératoire pour l'exploitation des bois du Pays de Guéret s'appuie sur un ensemble de documents validés par le Syndicat des Exploitants Forestiers et Scieurs Industriels du Limousin (SEFSIL).



Mode opératoire du Pays de Guéret pour la réception de chantier

en ligne sur le site Internet.

L'animateur de la charte forestière a assisté de nombreuses communes pour les premiers états des lieux. Ces communes sont maintenant autonomes et réalisent les formalités seules. En contrepartie des contraintes administratives, le Pays de Guéret mène plusieurs actions en faveur de la filière bois :

- Réalisation d'un annuaire des communes avec nomination d'un correspondant forêt par commune.
- Formation des élus en collaboration avec la FNCOFOR.
- Réalisation d'un panneau de chantier pour communiquer vers le grand public.

Le 28 juin 2011, une convention de partenariat entre le Pays de Guéret, le SEFSIL et le syndicat EDT du Limousin a été signée.

TÉMOIGNAGE D'ANTONIO DE SOUSA, VICE-PRÉSIDENT DU SYNDICAT DES EXPLOITANTS FORESTIERS ET DES SCIEURS INDUSTRIELS DU LIMOUSIN (SEFSIL)

La charte forestière du Pays de Guéret et le mode opératoire qui a été élaboré dans ce cadre ont le mérite d'exister.

En effet, la mise en place de la charte forestière a permis et obligé toutes les parties prenantes à communiquer et à trouver des solutions ensemble. Cela permettra de faire évoluer les mentalités car les exploitants comme les élus vont se rendre compte qu'il est nécessaire de posséder des infrastructures dédiées à la mobilisation des bois, places de dépôts, chemins calibrés pour la circulation des engins...

Au quotidien, ce mode opératoire pour l'exploitation des bois nous ajoute, certes, des charges administratives supplémentaires. C'est vrai qu'il faut prendre le temps de faire un état des lieux initial et un état des lieux final. Mais il permet de cadrer les choses pour tout le monde : les élus sont rassurés et nous sommes obligés de bien faire les choses.

Il faut cependant veiller à nous simplifier les déclarations en ne conservant que l'essentiel. La mise en place d'une déclaration des chantiers via Internet va dans ce sens. De même, un référent forêt, épaulé par l'animateur de la CFT permet d'avoir des interlocuteurs disponibles et compétents. Les états des lieux préparent notre venue sur le terrain. Lorsque l'exploitation a lieu, nous savons par où nous allons sortir les bois, où nous allons les stocker. Ce qui n'était pas le cas, avant.

En contre partie, notre adhésion à ce mode opératoire nous permet de prouver que nous nous améliorons et que nous devons être considérés positivement, comme les autres intervenants sur le territoire du Pays de Guéret.

Enfin, pour le Sefsil, si d'autres territoires doivent mettre en place des modes opératoires pour l'exploitation des bois, il est important qu'ils soient similaires entre eux et qu'ils reprennent l'exemple du Pays de Guéret. En effet, cela simplifiera son application et nos démarches administratives. Ce mode opératoire est donc à diffuser sans modération aux autres territoires.

TÉMOIGNAGE DU SYNDICAT LIMOUSIN ENTREPRENEURS DES TERRITOIRES (EDT), PRÉSIDIÉ PAR PIERRE FAUCHER

Le mode opératoire pour l'exploitation des bois, mis en place dans le cadre de la charte forestière du Pays de Guéret, a permis d'améliorer la réputation des entrepreneurs de travaux forestiers. En effet, il favorise le dialogue et l'écoute entre tous les intervenants en forêt et permet de sortir des situations conflictuelles auxquelles nous étions, auparavant, fréquemment confrontés. C'est vrai qu'il apporte un surplus de paperasse, et qu'il faut parfois consacrer du temps à la réalisation des états des lieux. Mais la mise en œuvre de la démarche est tout de même souple quand les élus et l'ani-

mateur de la charte forestière savent se rendre disponibles et comprendre les contraintes et les imprévus de notre métier : parfois, nous ne savons que du jour au lendemain où nous allons travailler.

Ce mode opératoire nous permet également de prendre connaissance d'obstacles et d'obligations à respecter avant le début de chantier, tels que réseaux électriques ou zonages archéologiques par exemple. Nous évitons ainsi les mauvaises surprises et les ennuis lorsque nous réalisons les travaux.

Si d'autres territoires souhaitent mettre en place des dispositifs équivalents, il est important, pour nous, qu'un mode unique soit adopté, afin d'éviter la multiplication des démarches et des formulaires.

7 | Les schémas de desserte

1. DÉFINITION

Un schéma de desserte s'inscrit dans une démarche concertée d'aménagement d'un territoire. Cette étude doit permettre d'acquérir une vision globale de la desserte interne et externe d'un massif forestier et aboutit à un document d'aménagement de la voirie. Il faut veiller à la conduire avec tous les utilisateurs de la forêt, à savoir :

- les élus du territoire,
- les organismes forestiers (CRPF, ONF),
- les professionnels de la filière, coopératives, débardeurs, exploitants, transformation, qui utiliseront directement les voiries qui seront réalisées,
- les représentants des propriétaires, syndicats Communes Forestières,
- la Direction Départementale des Territoires (ex. DDA et DDE), les services d'incendie et de secours, Le Conseil Régional, le Conseil Général,
- les structures de protection de la nature (associations environnementalistes ...), les PNR, les paysagistes,
- les associations de loisir (randonnée pédestre, équestre, VTT ...).

La décision d'élaborer un schéma de desserte appartient, en général, à une collectivité (commune ou communauté de communes), lorsque des enjeux spécifiques, liés à la desserte, ont été identifiés sur un secteur. Le schéma de desserte porte, le plus souvent, sur un massif homogène, bien délimité géographiquement ou administrativement, où la même problématique a été identifiée.

Lorsque l'on parle de réalisation de schéma de desserte, il faut distinguer deux phases :

- l'élaboration du schéma de desserte lui-même, au cours de laquelle sont identifiés les besoins du massif et les investissements à réaliser,
- la réalisation des projets inscrits au schéma de desserte, qui fait suite à l'élaboration et qui consiste en la réalisation des investissements (routes, pistes, places de dépôt ...) définis lors de l'élaboration du schéma de desserte. Elle se déroule généralement en plusieurs tranches successives.

2. L'ÉLABORATION DU SCHÉMA DE DESSERTE

Le schéma de desserte est élaboré en 4 étapes :

- Recueil des données principales (peuplements, potentialités, voirie existante, usages, environnement, filière bois locale ...)
- Avant-projet de schéma de desserte
- Recueil de données complémentaires (étude des propositions des partenaires, améliorations, compléments ...)
- Finalisation du schéma de desserte : hiérarchisation et programmation des investissements de voirie.

Lors de la rédaction du programme des investissements à entreprendre, il est très important de s'assurer que le dimensionnement des voies prévues correspond réellement à l'utilisation qui en sera faite. En effet, une route sur-calibrée sera trop coûteuse par rapport à son usage et une route sous-calibrée sera très vite détériorée.

Il est également nécessaire de réfléchir dès ce moment à l'entretien des futures voies. **Un réseau de voirie non entretenu, notamment dont les fossés et traverses ne sont pas curés régulièrement, se détériore très rapidement.**

Une étude de schéma de desserte peut prétendre à des subventions de la part du Conseil Régional, de certains Conseils Généraux et de l'Europe.

3. LA RÉALISATION DES PROJETS ISSUS DU SCHÉMA DE DESSERTE

Lors de la réalisation des projets issus de schéma de desserte, la maîtrise d'ouvrage peut être assurée par une collectivité lorsque les projets portent sur des chemins lui appartenant (voies communales, chemins ruraux).

La maîtrise d'ouvrage peut également être assurée par une association syndicale de propriétaires. Cette forme juridique est particulièrement adaptée à la réalisation et à la gestion en commun d'ouvrages de voirie et se caractérise par un regroupement de parcelles riveraines.

Deux types d'associations syndicales existent:

- L'ASSOCIATION SYNDICALE LIBRE (ASL, art. 7 à 10 de l'ordonnance (O) n° 2004-263 du 1er juillet 2004, art. 3 à 6 du décret (D) n° 2006-504 du 3 mai 2006, art. R. 442-du code de l'urbanisme).

Une ASL, formée par consentement unanime des propriétaires intéressés, est un groupement de biens, et non de personnes. Elle est principalement chargée de détenir la propriété des espaces communs, de gérer ces parties communes, de faire respecter un cahier des charges, établi dans ses statuts, de répartir les dépenses et de recouvrer les charges afférentes.

L'appartenance à l'ASL crée un droit réel, attaché à la propriété. Les propriétaires associés ne peuvent s'affranchir de leur appartenance à l'association qu'en cédant leur propriété.

Les ASL sont des personnes morales de droit privé, qui relèvent donc du juge judiciaire.

- L'ASSOCIATION SYNDICALE AUTORISÉE (ASA, art. 11 à 17 de l'ordonnance (O) n° 2004-632 du 1er juillet 2004, art. 7 à 16 du décret (D) n° 2006-504 du 3 mai 2006, code de l'environnement, code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

Une ASA est un établissement public à caractère administratif. C'est donc une personne morale de droit public. Elle est créée par le préfet, après enquête publique, sur demande de propriétaires, de collectivités locales ou de l'Etat.

De manière juridique, une association syndicale autorisée est un groupement de propriétaires sur un périmètre déterminé qui dispose de prérogatives de puissance publique, pour exécuter certains travaux spécifiques d'amélioration ou d'entretien intéressant à la fois l'ensemble de leurs propriétés et d'utilité générale, constitué après consultation de ces propriétaires et accord de l'administration, et à laquelle les propriétaires récalcitrants des terrains compris dans ce périmètre ont obligation d'adhérer, sauf à délaisser leurs immeubles.

Une collectivité peut être adhérente d'une association syndicale en tant que propriétaire de parcelles (forêt communale ou sectionale) ou de chemins concernés par l'aménagement.

Directions Départementales des Territoires

La Direction Départementale des Territoires (DDT) intervient auprès des communes ou groupements de communes ne disposant pas de moyens humains et financiers pour exercer leurs compétences. Elle leur apporte une l'Assistance Technique fournie par l'Etat pour des raisons de Solidarité et d'Aménagement du Territoire = ATESAT.

Instaurée par la loi Murcef du 11 décembre 2001, l'Atesat est une prestation d'ingénierie hors du champ concurrentiel, dans les domaines de la **voirie**, l'**aménagement et l'habitat**, formalisée par une convention à la demande de la collectivité.

DDT de l'Allier

51 bd Saint Exupéry - BP 110
03403 YZEURE CEDEX
Tel. : 04 70 48 79 79

DDT de la Haute-Loire

13 rue des Moulins - B. P. 350
43012 LE PUY EN VELAY Cedex
Tel. : 04 71 05 84 00

DDT du Cantal

22 rue du 139e R.I. - BP 10414
15004 AURILLAC
Tel. : 04 63 27 66 00

DDT du Puy-de-Dôme

7 rue Léo Lagrange
63033 CLERMONT-FERRAND Cedex 1
Tel. : 04.73.43.16.00

Centre Régional de la Propriété Forestière

CRPF Siège régional

Maison de la Forêt et du Bois
Site de Marmilhat - BP 104
63370 LEMPDES
Tel. : 04 73 98 71 20

Communes Forestières

Union Régionale des Communes Forestières Auvergne-Limousin Maison de la Forêt et du Bois

Site de Marmilhat - BP 104
63370 LEMPDES
Tel. : 04 73 98 70 98

Conseil Général

Conseil Général de l'Allier

Hôtel du Département
1 av Victor Hugo
03000 MOULINS
Tel. : 04 70 34 40 03

Conseil Général de la Haute-Loire

Hôtel du département
1 place Monseigneur de Galard -
BP310
43011 LE PUY EN VELAY
Tel. : 04 71 07 43 43

Conseil Général du Cantal

Hôtel du Département
28 avenue Gambetta
15015 AURILLAC Cedex
Tel. : 04.71.46.20.20

Conseil Général du Puy-de-Dôme

Hôtel du département
24 rue Saint-Esprit
63033 CLERMONT-FERRAND cedex 1
Tel. : 04 73 42 20 20

Office National des Forêts

ONF Agence Montagnes d'Auvergne (départements du Cantal, de la Haute-Loire et du Puy-de-Dôme)
Site de Mamilhat Sud - BP 106
63370 Lempdes
Tel. : 04 73 42 01 00

ONF Agence Berry Bourbonnais (comprend le département de l'Allier)
Immeuble de la Porte d'Arvernes
42 rue de la République
03000 Moulins
Tel. : 04 70 46 82 00

Auvergne Promobois

Auvergne Promobois

Maison de la Forêt et du Bois
Site de Marmilhat - BP 104
63370 LEMPDES
Tel. : 04 73 98 71 10

9 | Lexique

Débardage : transport du bois hors du lieu de la coupe.

Débusquage : première phase du débardage qui consiste à sortir les bois du parterre de coupe (où sont les fourrés et les houppiers) vers une voie de vi-dange.

Remarque: que les bois soient débardés ou débusqués, ils peuvent être tirés dans les deux cas.

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

ETF : Entrepreneur de travaux forestiers : personne morale ou physique réalisant des travaux forestiers à titre principal (travaux sylvicoles ou travaux d'exploitation tels que l'abattage ou le débardage). Il est prestataire de service.

Exploitant forestier : personne morale ou physique ayant le droit d'effectuer du négoce en achetant et revendant des bois sur pied ou bord de route.

Skidder : appelée aussi débusqueur, cette machine d'exploitation forestière est destinée à sortir les grandes grumes du chantier d'exploitation forestière pour les mettre généralement sur un lieu de dépôt, en forêt ou en bord de route.

Vente sur pied : les arbres sont vendus avant d'être exploités

Vente bord de route (dite aussi vente de bois façonné) : le propriétaire exploite ou fait abattre les arbres qu'il désire vendre et les propose ensuite aux acheteurs sous forme de grume ou de billons.

Vente en bloc : pour un lot donné, un prix est proposé pour l'ensemble du lot, 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 ...) puis, à la fin de l'exploitation, le prix total est calculé en fonction du volume réel par qualité.

10 | Bibliographie

AMF, ADF, 2009. Le guide du Maire. Les cahiers du Réseau n°6., 235 p.

CASSAGNAU M., 2009. L'accès en forêt. Communes Forestières de Champagne-Ardenne, 30 p.

DDE19, 2003. Voirie et exploitation forestière. Code de bonne conduite. Préfecture de la Corrèze, 4 p.

Coulomb A.-M., 2009. Les chemins ruraux. Les carnets de l'Association des maires de Meurthe-et-Moselle, 41 p.

FIB74, FIBRA, 2010. Charte de bonnes pratiques de l'exploitation forestière pour la Haute-Savoie.

Forêt de France, 2002. Spécial vente de bois, Comment bien préparer une vente. Forêt de France. Numéro 456, septembre 2002, 18 p.

La Vie Communale et Départementale, 2010. Dommages à la voirie, Contributions spéciales. pp. 94-96.

ONF, 2000. Routes forestières - Recommandations techniques. 139 p.

RIVIERE L., 2009. Charte Forestière du Pays de Guéret. Mode opératoire pour l'exploitation des bois. 9 p.

11 | Modèles

Attention, les modèles proposés sont des exemples qui doivent être adaptés à la situation de chaque commune.

Les modèles 1 à 3 sont inspirés du Guide de débardage du Morvan.

Modèle I :

- d'arrêté municipal relatif à l'utilisation des voies communales et des chemins ruraux dans le cadre de l'exploitation forestière,
- d'information préalable (annexe 1 de l'arrêté)
- d'état des lieux (annexe 2 de l'arrêté).

Modèle II :

- d'arrêté municipal de limitation de tonnage,
- d'arrêté municipal de limitation de vitesse.

Modèle III :

- d'arrêté communal de barrière de dégel.

Modèle IV :

- de trame de procès-verbal,
- de courrier de mise en demeure de respecter l'accord amiable.

Modèle V :

- guide de rédaction d'un arrêté municipal, réglementant l'accès avec dérogation pour les titulaires d'une dérogation individuelle.

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, 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 ;

ARRÊTÉ

Article 1er : 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 en 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 1er mois au 3ème mois de dépassement et € au delà du 3ème mois de dépassement ;
- Pour un chemin rural : € du 1er mois au 3ème mois de dépassement et € au delà du 3ème 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 ...
(DÉCLARATION 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 ...

DÉCLARATION PRÉALABLE À 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 ...
(ÉTAT DES LIEUX)

- ÉTAT DES LIEUX PRÉALABLE À UN CHANTIER D'EXPLOITATION(1)
 ÉTAT DES LIEUX SUITE À UN CHANTIER D'EXPLOITATION(1)

Commune de
représentée par

Suite à la demande du de l'entreprise
représentée par

Numéro d'adhérent à la charte qualité des travaux forestiers en Auvergne si adhérent
.....

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 (2)	ÉTAT			OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES
	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.

Le Maire de

Vu le code de la route, notamment ses articles R.411-5 et R.411-8 ;

Vu le code rural, notamment ses articles L.2212-12, L.2213-5, L.2512-13 et R.2213-1 ;

Vu code de la voirie routière, notamment son article R.141-3 ;

Si motif = sécurité :

Considérant que pour les voies publiques ou sections de voies publiques
 (les lister) leur configuration, leur sinuosité, leur encombrement les rendent dangereuses à la circulation de véhicules d'un tonnage supérieur à ;

Considérant que l'intérêt majeur de la sécurité et de la tranquillité publique justifie pleinement la limitation apportée ;

Si motif = fragilité de la voirie :

Considérant que pour telle raison, la circulation sur telle(s) voie(s) publique(s) ou section(s) de voie(s) publique(s)... (les lister) de véhicules d'un tonnage supérieur à serait susceptible d'occasionner des dommages sur leur état ;

ARRÊTÉ

Article 1er: L'utilisation des voies susvisées est limitée aux véhicules d'un tonnage inférieur à

Article 2 : Les panneaux de signalisation nécessaires seront apposés pour permettre l'application des présentes dispositions.

Article 3 : Le commandant de la compagnie de gendarmerie de est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à, le.....

ARRÊTÉ PORTANT LIMITATION DE CIRCULATION DANS CERTAINES VOIES

Le Maire de

Vu le code rural, notamment ses articles L.2212-12, L.2213-5, L.2512-13 et R.2213-1 ;
Vu le code de la voirie routière, notamment son article R.141-3 ;

Considérant que, compte tenu que du fait de leur largeur, de leur fréquentation par des piétons, de la présence de l'école, les voies présentent des risques importants en matière de sécurité ;

ARRÊTÉ

Article 1er: Les véhicules énumérés ci-après : d'un poids total en charge de ne devront pas circuler à une vitesse supérieure à 30 km.

Article 2 : Les panneaux de signalisation nécessaires seront apposés pour permettre l'application des présentes dispositions.

Article 3 : Le commandant de la compagnie de gendarmerie de est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à, le.....

Le Maire de

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 2212-1, L.2212-2, L.2213-1 et L.2213-2 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles R.411-8, R.411-20 et R.325-4 ;

Vu l'arrêté interministériel modifié du 4 novembre 1967 relatif à la signalisation routière et l'ensemble des textes qui l'ont modifié et complété ;

Considérant que le dégel affaiblit la portance des couches de base des chaussées et rend celles-ci plus vulnérables à l'agressivité des véhicules ;

Considérant qu'il importe, en période de dégel, de protéger les voies communales contre les risques de dégradation par des restrictions temporaires de circulation ;

Considérant dans le même temps l'intérêt de coordonner cette protection avec les mesures de même nature prises pour les autres réseaux afin de concilier au mieux les actions de sauvegarde et les exigences du trafic ;

Article 1er :

Pendant les périodes de dégel, l'établissement de barrières de dégel sur les voies communales de la commune sera soumis aux prescriptions générales fixées par le présent arrêté.

Article 2 – Principes

Sur les voies communales vulnérables aux effets du dégel, la circulation est soumise à des restrictions portant sur les charges admises, les catégories de véhicules autorisés à circuler et leurs équipements, cet arrêté entrera en vigueur le(date).

Article 3 – Charges admise

Les charges admises à circuler sur les voies communales sont limitées àsauf dérogation exceptionnelle accordée dans les conditions prévues à l'article 4.

Article 4 - Véhicules d'intervention

Les dispositions du présent arrêté ne s'appliquent pas :

- aux véhicules assurant la viabilité hivernale,
- aux véhicules de lutte contre l'incendie,
- aux véhicules des services de police et de gendarmerie,
- aux véhicules des services postaux,
- aux véhicules du SIVOM

Article 5 - Dérogations exceptionnelles

Des dérogations exceptionnelles peuvent être délivrées pour permettre la circulation de véhicules transportant des denrées périssables ou de première nécessité, ou de transport en commun, à condition que la charge maximale par essieu soit du même ordre que celle correspondant aux charges normalement admises à circuler.

Article 6 - Sanctions

Tout véhicule pris en contravention aux dispositions du présent arrêté pourra faire l'objet d'une immobilisation, le tout, sans préjudice des sanctions pénales encourues ainsi que des frais de réparation dus pour dommages causés à la voie publique.

Le Maire, le chef de brigade de la gendarmerie et tous autres agents de la force publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à le

Procès verbal d'infraction
(Éléments rédactionnels)

Tout procès verbal d'infraction requiert une forme, sans laquelle la procédure peut être classée sans suite par le procureur de la République, voire déboucher sur une relaxe du prévenu.

Le procès verbal doit mentionner tous les éléments nécessaires à l'établissement de la preuve, et donner des indications sur :

- **L'agent** : en quelle qualité a-t-il agi pour dresser son procès verbal ? Il s'agit, en l'espèce, d'assurer le prévenu que l'agent verbalisateur avait bien les qualités requises (OPJ, APJ, agent de l'Etat habilité et assermenté, agent des collectivités locales, agréé et assermenté) ;

- **Le(s) fauteur(s)** : l'infraction est commise par une (ou des) personne(s) (physique(s) ou morale(s)) qu'il est nécessaire d'identifier afin de définir le degré de responsabilité dans l'affaire. Il est donc indispensable de donner toutes les indications relatives aux auteurs présumés de l'infraction.

- **Le temps et le lieu** : le constat d'infraction est assimilable à un cliché instantané et, par conséquent, doit permettre de situer précisément le lieu du constat ainsi que l'heure à laquelle a été constatée l'infraction. On notera donc précisément l'adresse et l'endroit précis à cette adresse où a été constaté l'infraction, l'adresse du contrevenant, l'heure, la durée de présence sur le site, ainsi que tout renseignement utile traitant du lieu et du temps.

- **Les faits** : l'exposé des faits est primordial dans le procès verbal. Il doit être précis et concis. Un même procès verbal pouvant mentionner plusieurs infractions, il y a lieu, dans ce cas de reprendre les faits pour chacune d'entre elles.

- **Les textes** : souvent les procès verbaux ne font pas référence à l'intégralité des textes. Il s'agit non seulement de noter la référence de l'article du code qui prévoit l'infraction, mais également celle de l'article qui la réprime. L'oubli de l'une des deux références entache le procès verbal de nullité.

- **La signature** : seul l'agent ayant constaté l'infraction est habilité à signer le procès verbal.

- **La date de clôture** : à ne pas confondre avec la date de constat, la clôture correspond à la date à laquelle le procès verbal est complètement rédigé et signé. Cette date de clôture est importante puisque c'est à partir de cette dernière que court le délai de transmission de 5 jours au procureur de la République **et au contrevenant.**

Le à

Madame, Monsieur,

Suite à votre information préalable de travaux forestiers en date du, un état des lieux contradictoire a été rédigé en début et en fin de votre chantier. Il ressort de ces états des lieux que les dégâts suivants ont été constatés :

Conformément à l'article L141-9 du code de la voirie routière, nous avons trouvé un accord amiable au terme duquel vous vous étiez engagé :

(en fonction des termes de l'accord amiable)

- à remettre en état par vos propres moyens les dégâts constatés.
- à verser la somme de correspondant au montant des contributions spéciales relative à ces dégâts.

Ainsi, je vous mets en demeure de respecter notre accord dans un délai maximum de 1 mois à compter de cette notification.

A défaut, je prendrais acte de l'échec de la tentative de règlement amiable et je me verrais dans l'obligation de saisir le tribunal administratif de

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Guide de rédaction d'un arrêté municipal

Pour un arrêté réglementant l'accès avec dérogation pour les titulaires d'une autorisation individuelle.

Quelques règles à respecter :

- l'interdiction ne doit pas porter sur la totalité des chemins ruraux. Une interdiction ne peut présenter un caractère général et absolu.
- motiver un arrêté implique de nommer les milieux naturels à protéger, justifier leur sensibilité ou indiquer le type de protection dont ils bénéficient.
- identifier les voies interdites à la circulation de façon précise en s'aidant d'une carte.
- utiliser les termes adéquats : «véhicules à moteur» pour désigner tous les véhicules motorisés, «véhicules» pour désigner les moyens de transport y compris les vélos.
- indiquer précisément les dérogations permanentes (véhicules de secours, gendarmerie...) ou temporaires (véhicules professionnels).

ARRÊTÉ MUNICIPAL

RÉGLEMENTANT L'ACCÈS À CERTAINES VOIES, PORTIONS DE VOIES OU À CERTAINS SECTEURS DE LA COMMUNE DE ...

Le Maire,

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L.2212-1, L.2212-2, L.2213-4 ;

VU le code de la route ;

à Plus, éventuellement :

Vu le plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée ;

Vu le plan de circulation approuvé par le conseil municipal en date du .././20.. ;

Vu l'avis du conseil municipal de .././20.. aux termes duquel ... ;

Vu la réunion publique du .././20.. ;

Considérant qu'aux termes de l'article L2213-4 du code général des collectivités territoriales précité, le maire peut interdire, par arrêté motivé, l'accès à certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages, ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques ;

Considérant qu'il est nécessaire de réglementer la circulation des véhicules à moteur afin d'assurer la protection des espaces naturels particulièrement sensibles de la commune, constitués par :

> Produire ici tout élément de fait de nature à justifier la mise en œuvre de l'article L2213-4 : proximité d'habitations / présence d'activités de mise en valeur du territoire sur le plan agricole, forestier, touristique... / la qualité des milieux environnants (forêt classée, tourbière, site Natura 2000, espèces végétales et animales exceptionnelles mises en avant par la présence d'une ZNIEFF, etc) ...

Exemples :

- la forêt « A » définie au PLU comme espace boisé classé,
- le marais « B » identifié à l'inventaire ZNIEFF de type I,
- la vallée « C » inscrite à l'inventaire des sites classés du département.

> Plus, éventuellement pour montrer la proportionnalité des mesures :

Considérant que la circulation des véhicules motorisés et la traversée du territoire communal ne s'en trouveront pas empêchés par ailleurs, compte tenu des autres voies existantes ouvertes à la circulation ;

ARRÊTÉ

Article 1er :

La circulation des véhicules à moteur est interdite de manière permanente (ou temporaire) sur les voies suivantes de la commune :

- > Lister très précisément les voies concernées, le point à partir duquel la circulation est interdite et où l'interdiction prend fin (de à) ;
- > En cas d'interdiction temporaire, préciser pour chaque voie les périodes d'interdiction ;
- > Indiquer, si nécessaire, les motifs précis d'interdiction.

Exemple :

- le chemin rural n°4 allant de la parcelle « x » à la parcelle « y », entre le 15 septembre et le 15 novembre pour ne pas perturber la période de reproduction du cerf.

Article 2 :

Par dérogation aux dispositions de l'article 1er, cette interdiction ne s'applique pas aux véhicules utilisés :

- pour remplir une mission de service public ;
- à des fins professionnelles d'exploitation et d'entretien des espaces naturels desservis et qui ont été autorisés à circuler dans les conditions fixées à l'article 3 ;

> Plus, éventuellement en cas d'interdiction d'accès à certains secteurs de la commune

- par les propriétaires et leurs ayants-droits circulant à des fins privées sur leur propriété et qui ont été autorisés à circuler dans les conditions fixées à l'article 3.

Article 3 :

Les demandes d'autorisation mentionnées à l'article 2 sont à déposer en Mairie par le propriétaire du ou des véhicules à moteur concernés. Cette demande doit comporter :

- le nom et l'adresse du demandeur ;
- le numéro d'immatriculation et le type du ou des véhicules concernés ;
- le nom ou la référence des voies concernées par la demande de la dérogation.

Article 4 :

Les autorisations délivrées par le Maire devront figurer de façon visible à l'avant de chaque véhicule.

Remarque : cette décision peut prendre la forme d'une décision ou d'un arrêté du Maire, un système de vignette peut également être envisagé.

Article 5 :

L'interdiction d'accès aux voies ou portions de voies mentionnées à l'article 1er sera matérialisée à l'entrée de chaque voie par un panneau de type B0.

Article 6 :

Le fait de contrevenir au x interdictions de circulation fixées par le présent arrêté est passible des sanctions pénales et administratives prévues par l'article R.362-1 du code de l'environnement, à savoir :

- une amende prévue pour les contraventions de 5e classe (jusqu'à 1 500 €) ;
- une immobilisation administrative ou judiciaire du véhicule.

Article 7 :

Le présent arrêté peut être déféré devant le tribunal administratif de dans un délai de deux mois à compter de sa publication. Il peut également faire l'objet d'un recours gracieux dans les mêmes conditions de délai.

Article 8 :

Le présent arrêté sera publié et affiché en Mairie et en tout lieu qui sera jugé utile.

Article 9 :

Une copie du présent arrêté sera adressée à :

- Monsieur le Préfet de ;
- Monsieur le Chef de brigade de Gendarmerie de ;

> Plus toutes autorités chargées de constater les infractions afférentes ;

Exemples :

- Monsieur le Directeur régional de l'environnement ;
- Monsieur le Directeur départemental de l'agriculture et de la forêt ;
- Monsieur le Chef d'agence de l'office national des forêts ;

> Plus toute autorité administrative qu'il paraît opportun d'informer ;

Exemple :

- *Monsieur le Directeur du parc naturel régional.*

Fait à le



Crédits photos :
AcoFor63, CCMT

Maquette & Impression | Diazo 1 - Clermont-Fd
04 73 19 69 00





**Communes forestières
Auvergne-Limousin**

Guide réalisé par l'Union Régionale des Communes Forestières Auvergne / Limousin

Maison de la Forêt et du Bois
Marmilhat - BP 104 - 63370 Lempdes

Juillet 2011