

LA VOIRIE FORESTIÈRE & RURALE

Au bénéfice de la filière bois et
du développement des territoires

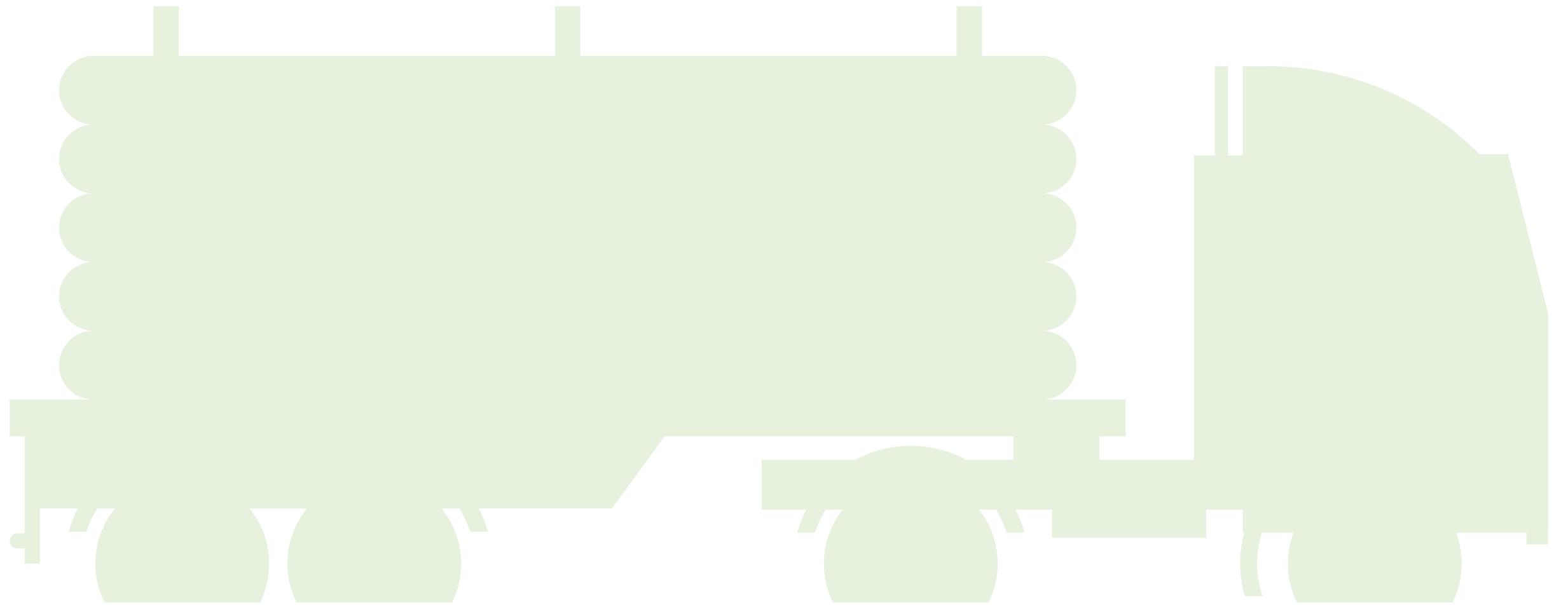


Communes forestières
Grand Est

GUIDE D'INFORMATION ET D'ACCOMPAGNEMENT
À DESTINATION DES ÉLUS DES COMMUNES FORESTIÈRES

LA VOIRIE FORESTIÈRE & RURALE

Au service de la filière bois et
du développement des territoires



ÉDITO

La région Grand Est fait partie des régions les plus forestières de France, avec plus du tiers du territoire qui est couvert de forêts, soit près de 2 millions d'hectares, majoritairement, constituée de forêt publique (58%). Les forêts communales occupent 40% de la surface forestière régionale et constituent une part du patrimoine privé de plus 3 600 communes ou collectivités, soit près de 7 communes sur 10.

Avec une mobilisation de plus de 7,1 millions de m³ récoltés et commercialisés, soit 19% de la production française, la région Grand Est occupe le podium (2nde place) en matière de volume de bois exploité, 34% issus de forêts communales. C'est également une filière économique majeure pour la région avec plus de 55 000 emplois, soit 12 % des effectifs nationaux et un chiffre d'affaires de 11 milliards d'euros.

Disposer d'un réseau de routes, chemins et pistes en adéquation avec l'activité et le développement de la filière forêt-bois est primordial et conditionne l'accès à la ressource qui alimente les entreprises. Ce réseau représente un potentiel de développement pour les territoires, majeur notamment en milieu rural.

Les principaux gestionnaires de cette voirie sont des collectivités, particulièrement les communes qu'elles soient forestières ou non. C'est aux élus qu'incombe les décisions liées à la gestion de cette voirie rurale et forestière souvent complexe. Il convient en effet de concilier les aspects réglementaires et économiques de la filière forêt-bois, à ceux administratifs et financiers

des communes. Les élus ont également la charge de veiller à la bonne cohabitation, articulation avec les autres utilisateurs de la forêt. De plus, les crises sanitaires qui touchent les forêts du Grand Est vont également avoir des effets sur les secteurs concernés, avec une utilisation accentuée des différentes voiries.

Face à ce constat et pour permettre aux élus de mieux appréhender la gestion de la voirie forestière et rurale, le Comité des Communes forestières du Grand Est a conçu un guide d'accompagnement avec une description synthétique des éléments fondamentaux sur la voirie et des outils techniques et réglementaires pour une mise en application en commune.

Jean Pierre MICHEL

Président de l'Union régionale des Communes forestières de Champagne Ardenne

Jean-Claude HUMBERT

Président du Comité des Communes forestières du Grand Est et de l'Union régionale de Lorraine

Pierre GRANDADAM

Président de l'Association des Communes forestières d'Alsace

■ SYNTHÈSE

Filière forêt-bois

- ACCÈS À LA RESSOURCE
- TRANSPORT DES BOIS
- DIMINUTION DU COÛT DES TRAVAUX



Social

- ACCUEIL DU GRAND PUBLIC
- ACTIVITÉS DE SPORT ET LOISIR
- ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE



VOIRIE FORESTIÈRE ET RURALE Un élément essentiel des territoires forestiers

Élus

- CHOIX DE LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT LOCAL
- GESTION DU RÉSEAU DE VOIRIE
- GESTION DE LA CIRCULATION
- ENTRETIEN DES VOIES



Environnement

- PROTECTION DES SOLS
- PRÉSERVATION DE LA RESSOURCE EN EAU
- TRAMES VERTES ET BLEUES



SOMMAIRE

INTRODUCTION

Les enjeux de la voirie forestière	10
Les objectifs généraux de la bonne gestion de la voirie forestière	10
Ce guide en quelques mots	10

1. GÉNÉRALITÉS SUR LA VOIRIE FORESTIÈRE

CONNAISSANCES DE BASE AUTOUR DE LA VOIRIE FORESTIÈRE 11

■ La voirie forestière au service de la mobilisation du bois	11
• L'organisation de la desserte forestière	11
• La structure d'une route forestière	12
• La voirie forestière : le squelette de la filière bois	14
■ Les bases juridiques de la circulation en forêt	14
• Les statuts des voies et chemins	14
• La circulation des bois	15
• La circulation dans les espaces naturels	15
• Responsabilités et pouvoirs des élus	15
■ Les enjeux environnementaux spécifiques à la voirie forestière	16
• La préservation des sols forestiers	16
• La protection de la ressource en eau	16
• Le respect de la faune et de la flore sauvage	17

LA GESTION DE LA VOIRIE EXISTANTE 17

■ La gestion de la circulation	17
• L'ouverture d'une voie à la circulation publique	17
• La fermeture d'une voie à la circulation publique	17
■ L'entretien de la voirie	18
• L'entretien en fonction du statut de la voie	18
• Le financement de l'entretien	18
■ La gestion et la prévention des dégâts	18
• L'annonce des chantiers forestiers	18
• État des lieux	18
• Les contributions spéciales	19
• Conditions météorologiques défavorables	19
• Remise en état après dommages	19

LES GRANDES ÉTAPES DE LA CRÉATION OU DE LA RÉFECTION D'UNE NOUVELLE VOIE FORESTIÈRE 20

■ Le choix du tracé	20
• Objectifs de la nouvelle voie ?	20
• Viabilité et rentabilité du projet ?	20
• Recherche et entente avec les propriétaires	20
• Consultation sur les risques environnementaux	20
■ Le choix de l'itinéraire technique de création	21
• Le choix du maître d'œuvre	21
• Le choix de l'itinéraire technique	21
■ Le financement	21
• Les subventions	21
• La récupération de la TVA.	21
■ Le chantier	21
■ L'ouverture à la circulation	21

2. GESTION DE LA VOIRIE : DOCUMENTS TECHNIQUES

FICHES SYNTHÉTIQUES 22

■ Les responsabilités et les pouvoirs des élus	22
■ Les aides financières à la création et à l'entretien de la voirie forestière	22
■ Les voies du domaine public routier	24
■ Les chemins ruraux	24
■ Les chemins privés	24
■ Tableau de synthèse sur le statut des voies	25

FICHES MÉTHODOLOGIQUES 26

■ Comment créer une nouvelle voie ?	26
■ Que faire en cas de doute sur le statut juridique d'une voie ?	27
■ Procédure de classement/déclassement du domaine public	27
■ Procédure des contributions spéciales	28

MODÈLES 29

■ Arrêté municipal relatif à la limitation de circulation sur certaines voies (1)	29
■ Arrêté municipal relatif à la limitation de circulation sur certaines voies (2)	30
■ Procès-verbal relevant une infraction au code rural et de la pêche maritime	31
■ Arrêté municipal portant réglementation de l'utilisation des voies communales et chemins ruraux de la commune de ... dans le cadre de l'exploitation forestière	32
■ Modèle de délibération pour la mise à jour du tableau de classement des voies communales	33
■ Arrêté municipal réglementant l'accès à certaines voies, portions de voies ou à certains secteurs de la commune de...	34
■ Arrêté municipal : portant sur la limitation de circulation dans certaines voies	36
■ Arrêté municipal : portant limitation de circulation dans certaines voies	36
■ Courrier de mise en demeure de respecter l'accord amiable	37
■ Arrêté municipal n°..... portant réglementation de l'accès à certaines voies, portions de voies ou à certains secteurs de la commune de	38
■ Libre disposition de terrain	39
■ Courrier pour dépôt non autorisé sur un chemin rural	39
■ Fiche de chantier	40
■ Etat des lieux préalable au chantier	42
■ Etat des lieux postérieur au chantier	43

BIBLIOGRAPHIE 42

REMERCIEMENTS 43





INTRODUCTION

■ LES ENJEUX DE LA VOIRIE FORESTIÈRE

La voirie forestière est un outil d'importance dans la valorisation des territoires forestiers. Elle joue un rôle crucial pour le dynamisme de la filière forêt-bois. En effet, elle impacte l'accessibilité à la ressource, l'efficacité de la mobilisation des bois en forêt et l'approvisionnement des professionnels sur le territoire. La voirie forestière assure au grand public un accès privilégié et sécurisé aux milieux naturels forestiers pour ses activités sportives et de loisirs. Elle contribue ainsi au développement local et à la vie des territoires. La voirie forestière permet de réduire l'impact des activités humaines sur les écosystèmes forestiers. Elle protège les sols, préserve la ressource en eau et garantit la continuité des corridors écologiques. A l'image de la forêt qu'elle dessert, la voirie forestière est multifonctionnelle.

■ LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX DE LA BONNE GESTION DE LA VOIRIE FORESTIÈRE

- Assurer un accès à l'ensemble des parcelles du ban communal
- Dynamiser la filière forêt-bois locale en réduisant les coûts d'exploitation
- Veiller à l'entretien des voies
- Signaler clairement les règles de circulation
- Faire respecter la réglementation
- S'adapter au contexte local et aux nouveaux usages
- Préserver les sols forestiers et la ressource en eau
- Impacter le moins possible la faune, la flore et les sites naturels locaux
- Assurer la bonne cohabitation des usages et des usagers
- Permettre la circulation du public
- Ouvrir des itinéraires aux pratiques sportives ou aux loisirs

■ CE GUIDE EN QUELQUES MOTS

Ce guide est un appui technique destiné aux élus des Communes forestières du Grand Est dans l'exercice de leurs responsabilités face aux problématiques de gestion de la voirie forestière. Il leur fournit, sur les plans techniques et réglementaires, les éléments essentiels pour dynamiser la filière forêt-bois en favorisant l'accès aux massifs et la circulation des bois, dans le respect du cadre légal et des préoccupations des communes.

Il a été réalisé par l'Union des Communes Forestières du Grand Est qui est à la disposition des élus pour toutes informations complémentaires.

GÉNÉRALITÉS SUR LA VOIRIE FORESTIÈRE

1.

I. CONNAISSANCES

DE BASE AUTOUR DE LA VOIRIE FORESTIÈRE

■ LA VOIRIE FORESTIÈRE AU SERVICE DE LA MOBILISATION DU BOIS

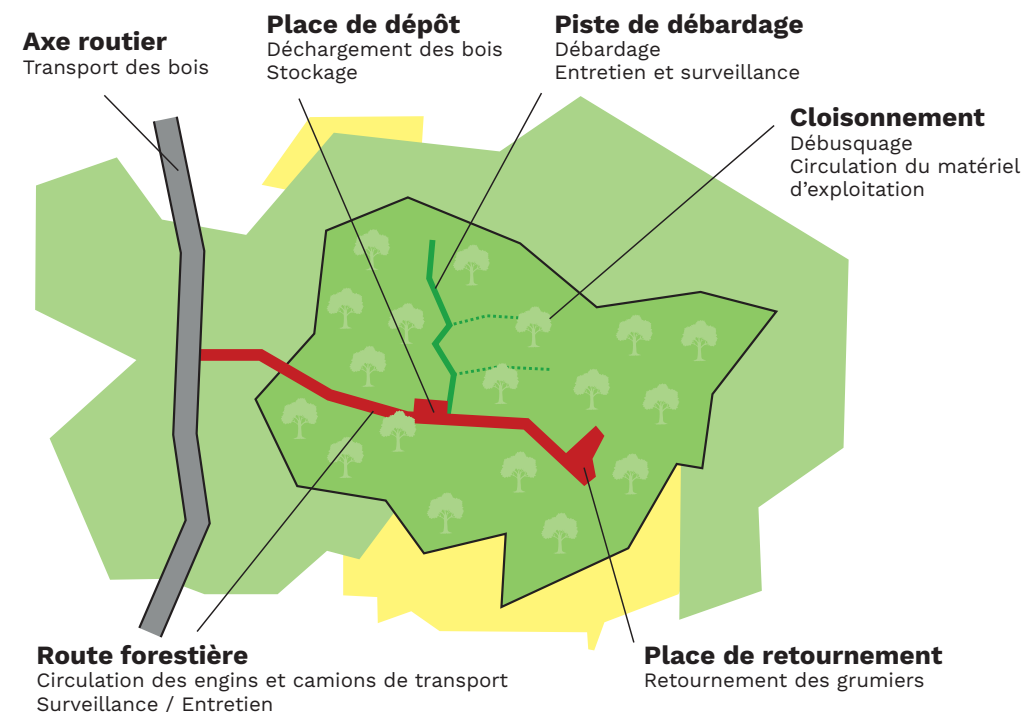
L'ORGANISATION DE LA DESSERTE FORESTIÈRE

La desserte forestière a pour objectif principal de permettre une mobilisation et un transport efficace des bois. Elle est structurée par trois types de voies qui correspondent aux différentes étapes du chantier forestier. Cette classification n'a pas de fondement juridique ou légal mais se base sur une définition technique liée aux usages et aux types d'engins qui les empruntent.

Ainsi à chaque étape de l'exploitation des bois correspond une voie adaptée à la circulation des véhicules et du matériel.

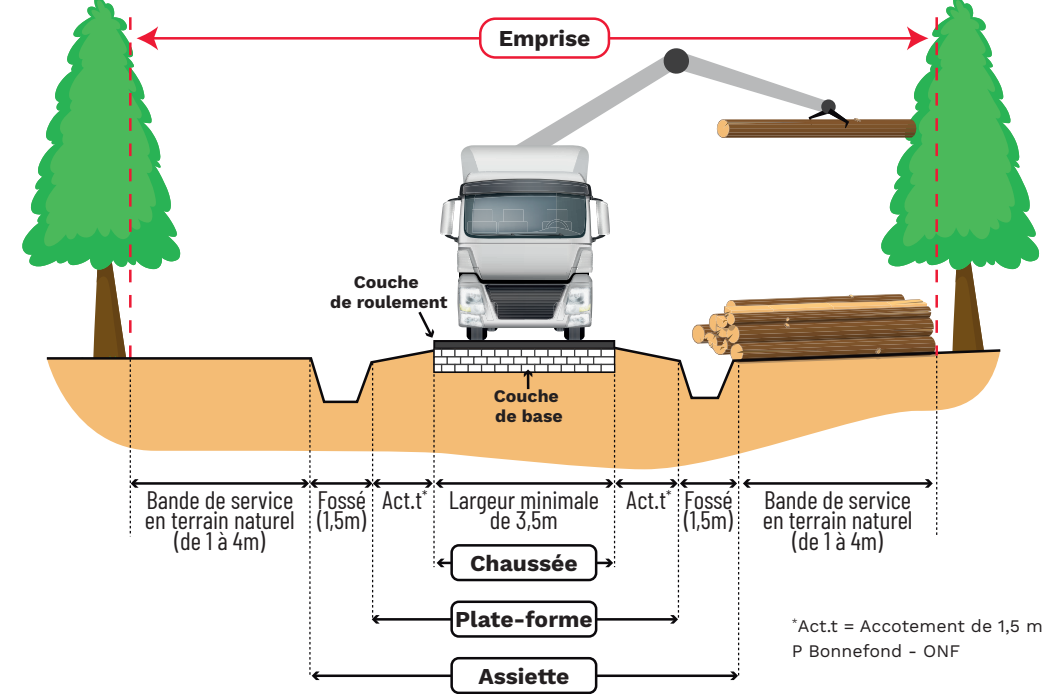
La route forestière structure le massif et le relie au reste du réseau routier permettant ainsi la sortie des bois vers les lieux de transformation ou d'utilisation. Elle assure la circulation des porte-engins et des grumiers au plus près des zones de récolte ce qui limite les coûts d'exploitation en réduisant les distances de débardage. Sur son parcours, sont installées des places de dépôts permettant le stockage des grumes en attendant leurs prise en charge et des places de retournements permettant aux grumiers et aux porte-engins de faire demi-tour. En dehors des périodes de chantier, les routes forestières permettent d'effectuer l'entretien et la surveillance de la forêt par les agents patrimoniaux et ce par tous les temps.

La piste de débardage permet aux tracteurs forestiers et aux débardeurs de transporter les bois de l'intérieur des peuplements jusqu'à la zone de dépôt de la route forestière. Les cloisonnements d'exploitation permettent aux engins de récolte et de débardage de circuler dans les peuplements et ainsi d'accéder aux arbres. Il assure une protection des sols en confinant le tassement sur une surface réduite et définie pour toute la vie du peuplement sur la parcelle.

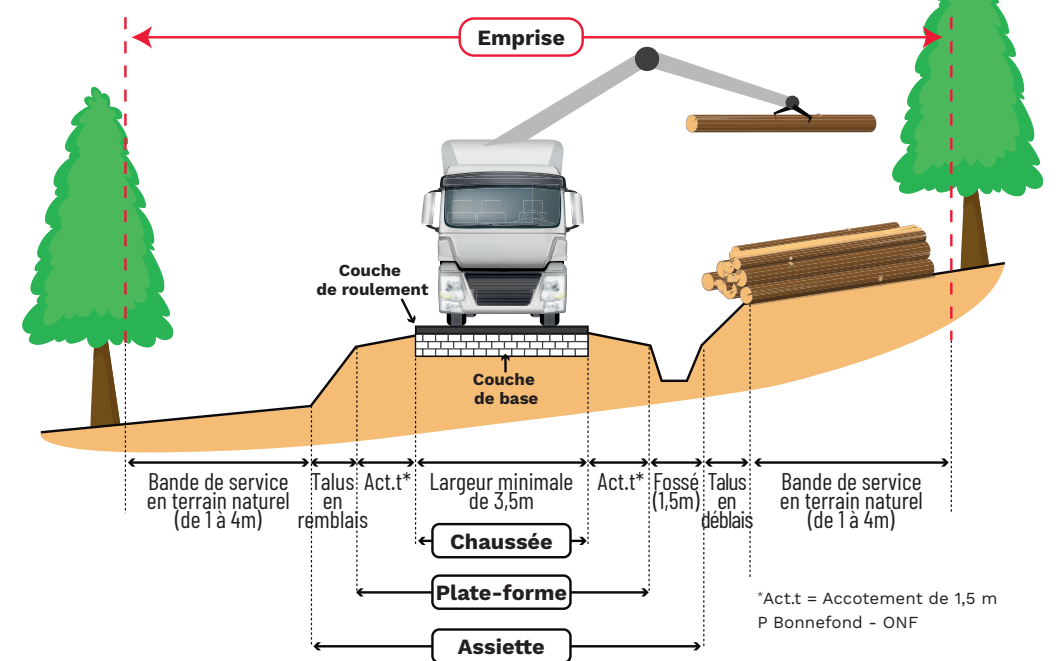




Profil d'une Route Forestière Les différentes parties sur un terrain naturel plat



Profil d'une Route Forestière Les différentes parties sur un terrain en légère pente



LA STRUCTURE D'UNE ROUTE FORESTIÈRE

Contrairement aux pistes de débardage et aux cloisonnement, la route forestière possède une structure particulière. En effet, elle doit répondre aux contraintes liées au passage des grumiers et des porte-engins en prenant en compte les spécificités locales de son installation (intensité de la circulation, pente, nature du terrain, humidité, etc.). Elle conditionne ainsi la durabilité de la route et les modalités de son entretien.

Pour optimiser l'exploitation, la route forestière doit présenter une largeur de chaussée rendant possible le chargement des bois dans de bonnes conditions (largeur minimale de 3,5 m). Sa couche de base doit supporter la circulation des grumiers (jusqu'à 72 tonnes). Sa portance doit être adaptée à un trafic moyen journalier de 10 poids lourds. Des places de retournement, de stockage et des zones de croisement seront installées régulièrement le long du tracé (une tous les kilomètres environ).

Pour augmenter la durabilité de la route et réduire les coûts d'entretien, la gestion de l'eau est primordiale. En effet, l'eau est la principale cause de dégradation de la route. Dans l'idéal, l'emprise (surface occupée par la route) se doit d'être large et ensoleillée (11 m minimum) avec des fossés pour évacuer l'eau, des tranchées drainantes pour faire sortir l'eau interne aux corps de la chaussée et des arasements qui coupent l'écoulement longitudinal de l'eau sur la chaussée. Ceux-ci sont installés régulièrement. Tous ces équipements doivent être régulièrement entretenus pour éviter qu'ils ne se bouchent ou se referment.

Enfin, des accotements d'une largeur d'1,5 m simplifient le fauchage et réduisent le coût de cette opération car ils ne nécessitent qu'un seul passage d'engin.

LA VOIE FORESTIÈRE : LE SQUELETTE DE LA FILIÈRE FORÊT-BOIS

La voirie forestière impacte directement les coûts de l'exploitation forestière. Sur un chantier, le coût du débardage est bien supérieur à celui du transport des bois par un grumier. En offrant un réseau d'accès développé au massif, la voirie forestière diminue les distances de débardage au profit du transport des bois par les grumiers. Elle permet donc de réduire le coût d'exploitation des bois. Elle assure également une exploitation optimale des ressources locales disponibles. Un réseau routier étendu assure l'approvisionnement des entreprises de transformation de la région, ce qui peut contribuer à réduire l'importation de bois non local. Le réseau de voirie est un outil qui dynamise la filière forêt-bois. Elle se doit donc de répondre à la volonté des propriétaires de valoriser leurs patrimoines boisés en facilitant l'accès à la ressource et la circulation des bois tout en préservant l'intégrité des sols.

■ LES BASES JURIDIQUES DE LA CIRCULATION EN FORÊT

LES STATUTS DES VOIES ET CHEMINS

Il est important de ne pas confondre la classification technique (cf. II.a.i L'organisation de la desserte forestière) liée à son utilisation avec le statut juridique d'une voie qui permet de définir les responsabilités d'entretien.

Les voies publiques

Le statut des voies du domaine public routier est défini par le Code de la voirie routière. Elles sont constituées :

- des autoroutes et des routes nationales propriétés de l'État
- des routes départementales propriétés du département
- des voies communales, propriétés de la commune.

Les voies du domaine public routier sont, par nature et par définition, affectées à la circulation générale. De ce fait, leurs sont appliqués les principes de gratuité, de libre circulation et d'égalité entre les usagers.

Elles sont imprescriptibles (il est impossible à un tiers d'acquérir des droits sur elles par voie de prescription) et inaliénables (elles ne peuvent être aliénées, données ou vendues). Cependant, les voies communales peuvent être classées ou déclassées par une délibération du conseil municipal faisant suite à une enquête publique.

Les chemins ruraux

Le statut des chemins ruraux est défini par le Code rural et de la pêche maritime. Ils appartiennent au domaine privé de la commune et sont généralement cadastrés bien que cela ne soit pas obligatoire.

Ils sont présumés affectés à l'usage du public. Le Code rural et de la pêche maritime indique d'ailleurs que tout chemin affecté à l'usage du public est présumé appartenir à la commune jusqu'à preuve du contraire. Malgré cette affectation, il n'existe aucune obligation légale d'entretien des chemins ruraux. Cependant, la commune peut tout de même voir sa responsabilité engagée en cas d'accident sur un chemin rural si elle en avait au préalable assuré la viabilité (travaux, entretiens). Les chemins ruraux sont prescriptibles et aliénables. Seule leur inscription au Plan des itinéraires de promenades et de randonnée (PDIPR) permet de les rendre imprescriptibles et inaliénables. Un chemin rural peut-être tout de même être désaffecté, après enquête publique.

Les voies privées

Appartenant au domaine privé de personnes morales de droit public (dont les communes) ou à des particuliers, les voies privées sont régies par le droit privé. 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 (cf. III.a.), en l'absence de signalisation et si elles sont carrossables par une voiture de tourisme. La majorité de la voirie forestière fait partie de cette catégorie.

Les voies privées sont prescriptibles et aliénables et ne sont pas toujours indiquées sur le cadastre. En l'absence de toute signalisation et si elles revêtent un aspect carrossable par une voiture de tourisme, les voies privées sont supposées ouvertes au public.

Elles sont classées en deux catégories : les chemins privés et les chemins d'exploitation. Là où les chemins privés ne couvrent qu'une seule parcelle, les chemins et sentiers d'exploitations assurent l'accessibilité et l'exploitation de plusieurs fonds. Ils sont l'objet des articles L162-1 et L162-5 du code rural et de la pêche maritime. En l'absence de titre de propriété, les chemins d'exploitation sont présumés appartenir aux propriétaires des fonds riverains en copropriété indivise. Cela les obligent à assumer l'entretien du chemin, au prorata de leurs usages, sauf renonciation officielle à son utilisation.

Le propriétaire d'un fond enclavé est en droit de réclamer un passage sur les fonds de ses voisins. Un fond est dit enclavé lorsqu'il ne possède aucune issue ou une issue insuffisante pour ses travaux d'exploitation forestière sur les voies du domaine public. L'autorisation de passage sur les fonds de ses voisins est acquise de droit par son propriétaire afin d'en assurer la desserte complète. Ce passage devra emprunter l'itinéraire le moins impactant et une indemnité compensatoire devra être versée aux propriétaires en réparation des dommages occasionnés (art. 682 à 685-1 du code civil).

Cas particulier des chemins d'association foncière

Ces chemins résultent du « remembrement », devenu « aménagement foncier agricole et forestier » en 2005. Ils constituent une propriété privée, de l'association foncière si les chemins d'exploitation ont été créés lors du remembrement ou de l'aménagement foncier, des propriétaires riverains sinon.

L'association foncière, administrée par un bureau dont le maire ou un conseiller municipal qu'il désigne fait partie, respecte des statuts et règlements de service qui peuvent réglementer l'utilisation et la préservation des ouvrages en exigeant un état des lieux, une remise en état et une contribution financière (sous forme de contributions spéciales, article L. 161-8 du code rural) auprès de tiers non adhérents.

LA CIRCULATION DES BOIS RONDS

La circulation des grumiers sur les voies nationales et départementales fait l'objet de mesures particulières : les arrêtés de transport de bois ronds. Un bois rond est défini comme toute portion de tronc, d'arbre ou de branche obtenue par tronçonnage. Les itinéraires sur lesquels leur circulation est autorisée sont définis pour chaque département via un arrêté préfectoral. Ce dernier est téléchargeable sur les sites internet de la préfecture de département et de la Direction Régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DRAAF).

LA CIRCULATION DANS LES ESPACES NATURELS

La libre circulation des piétons, même hors des sentiers, a en France une valeur constitutionnelle à la condition qu'ils ne commettent pas de dommages et qu'il ne s'agisse pas d'espaces clos. La loi d'orientation forestière de Juillet 2001 indique que "les bois et forêts relevant du régime forestier satisfont de manière spécifique à des besoins d'intérêt général" "notamment l'accueil du public" (art. L121-3), et "dans les bois et forêts relevant du régime forestier [...] l'ouverture au public doit être recherchée le plus largement possible" (art. L121-10).

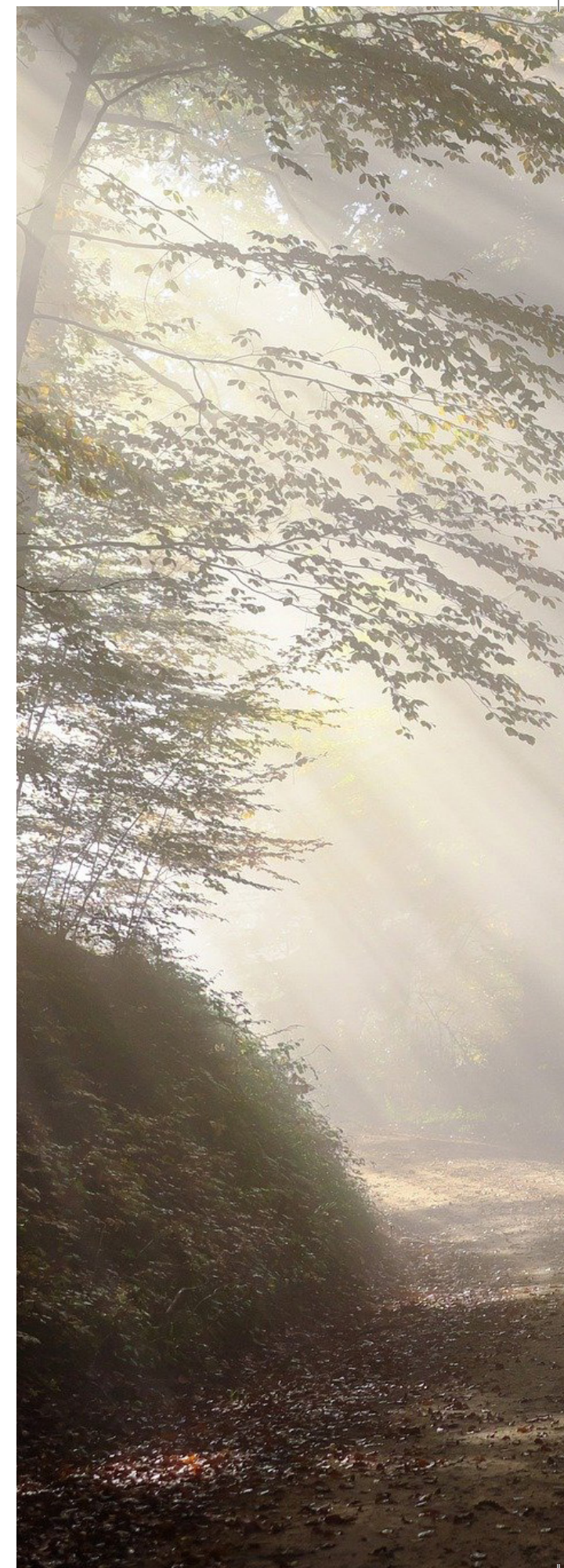
Si le public se déplace à cheval ou à l'aide d'un véhicule (motorisé ou non), il ne peut circuler que sur des voies ouvertes (art. R163-6 du Code forestier) : voies publiques, voies privées ouvertes à la circulation ou itinéraires spécialement autorisés par le propriétaire (pistes cyclables, itinéraires équestres...). Il est à noter que la notion de véhicule n'est pas définie par la loi mais par la jurisprudence.

Dans le cas de la voirie forestière, l'idéal est d'établir un dialogue afin de trouver une entente avec les usagers et leurs représentants. A titre d'exemple : la Fédération française d'équitation et l'ONF ont signé une convention nationale le 25 octobre 2012 tolérant, sous conditions, la circulation des cavaliers sur des chemins forestiers fermés à la circulation publique en forêt domaniale.

RESPONSABILITÉS ET POUVOIRS DES ÉLUS

Le maire et ses adjoints définissent et mettent en œuvre la politique d'aménagement du territoire et de développement local de leur commune. Ces attributions sont fixées par le Code général des collectivités territoriales (art. L.2122-21 à L.2122-26 au nom de la commune et L.2122-27 à L.2122-34 au nom de l'État)

A ce titre, ils assurent le rôle d'agent exécutif du conseil municipal pour la gestion de la forêt communale. En tant qu'officiers de police judiciaire et officiers d'état civil, ils veillent à la mise en place et au respect des lois, de la réglementation et des mesures de sureté générale.





Le Code rural et de la pêche maritime (articles L718-9 et R718-27 du Code rural et de la pêche maritime) impose une déclaration à l'inspection du Travail et en mairie de tout chantier concernant des volumes de plus de 100 m³ (abattage ou façonnage manuel) ou de 500 m³ (abattage mécanique) sur son territoire, et ce dans un objectif de lutte contre le travail illégal. Ces articles sont aussi valables pour les travaux sylvicoles sur une surface supérieure à 4 ha.

En pratique, il est possible de demander une déclaration systématique en mairie pour tout chantier, même les moins importants, et ce quel que soit le formalisme : simple appel téléphonique, fax, mail... Cette déclaration permettra un dialogue entre les élus 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 contradictoire avant et après chantier peut être réalisé. Il doit permettre de déterminer les éventuelles dégradations.

Le maire et ses adjoints sont également en charge de la mise en place et du respect des règles de circulation.

■ LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX SPÉCIFIQUES À LA VOIRIE FORESTIÈRE

LA PRÉSERVATION DES SOLS FORESTIERS

Les sols forestiers sont sensibles au tassement lié au passage des engins lors du chantier d'exploitation. La desserte permet l'exploitation des bois tout en préservant les sols. En effet, elle confine le tassement

aux cloisonnements préservant ainsi le reste des sols de la parcelle. Il est à noter que le tassement des sols a lieu principalement lors du premier passage d'engin. Faire circuler plusieurs fois les engins aux mêmes endroits est donc une bonne stratégie pour protéger les sols. Cependant, dans certains cas particuliers, il existe des méthodes alternatives pouvant se substituer aux engins, c'est le cas du débardage à cheval ou par câble.

LA PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU

La définition d'un cours d'eau est précisée par une circulaire du Ministère chargé de l'Environnement (du 2 mars 2005, référence DE/SGAGF/BDE numéro 3). Elle a été élaborée sur la base de la jurisprudence. Elle repose sur deux critères : la présence et la permanence d'un lit naturel d'origine et la permanence d'un débit suffisant une majeure partie de l'année.

Dans le cadre de travaux d'exploitation forestière, il est parfois nécessaire de traverser des cours d'eau. Des dispositifs de franchissements temporaires sont alors installés. La mise en place de tels dispositifs est soumise à la loi sur l'eau et son non-respect expose le contrevenant à de lourdes sanctions pénales.

La voirie forestière doit dans sa conception veiller à laisser l'eau librement circuler. Cela passe par le choix d'itinéraires techniques (choix des matériaux et de la méthode de réalisation) adaptés aux conditions hydriques locales et la construction d'ouvrages permettant son écoulement.

Il est nécessaire de veiller à limiter les impacts sur la qualité de l'eau et le milieu aquatique, en prenant en compte les périmètres de protection des captages et en évitant toute pollution lors des chantiers d'exploitation forestière.

LE RESPECT DE LA FAUNE ET DE LA FLORE SAUVAGE

La voirie forestière fragmente les territoires de la faune sauvage. En fonction des espèces, elle peut même se révéler un obstacle infranchissable. Rappelons que les distances journalières parcourues varient fortement d'une espèce à l'autre. Les continuités écologiques doivent être maintenues au moyen de passages réguliers sur le linéaire de voirie et adaptés aux espèces locales. En fonction de la localisation de la voirie, des réglementations et des normes de protection peuvent s'appliquer : réglementation Natura 2000, réglementation des espèces protégées et espaces naturels, sites classés, etc... Le site géoportail (www.geoportail.gouv.fr) permet de connaître facilement les principaux enjeux environnementaux sur un territoire via une bibliothèque de couches relatives à ces réglementations particulières.

II. LA GESTION DE LA VOIRIE EXISTANTE

■ LA GESTION DE LA CIRCULATION

L'OUVERTURE D'UNE VOIE À LA CIRCULATION PUBLIQUE

Les voies du domaine public routier sont par nature ouvertes à la circulation du public. Pour les voies privées, dont les chemins ruraux, l'ouverture ou la fermeture à la circulation publique reste une décision du propriétaire. Dans le cas d'une voie appartenant au domaine privé de la commune, celle-ci relève d'une simple délibération du conseil municipal. Le maire n'a pas besoin de prendre un arrêté pour cela.

Le code de la route s'applique sur les voies ouvertes à la circulation publique. Dans le cadre de la voirie forestière, il oblige son propriétaire à prendre des mesures de sécurité : entretenir le chemin, faire instituer par l'autorité de police une réglementation adaptant le Code de la route aux conditions de circulation de la voie (limitation de vitesse, tonnage...) et implanter une signalisation conformément au Code de la route (pour la réglementation spécifique instituée et pour signaler les dangers éventuels).

En l'absence de définition légale ou réglementaire, la notion de voies ouvertes à la circulation publique est déterminée par la jurisprudence. Ainsi, il y a pour les voies fermées à la circulation :







- présomption d'ouverture si elles sont « circulables » c'est-à-dire revêtues, empierrées ou parfaitement carrossables pour un véhicule de tourisme (non conçu pour la circulation hors-piste et tout terrain). La matérialisation de la fermeture de la voie par des panneaux, des barrières ou des plots rend caduque cette présomption.
- non présomption d'ouverture si elles présentent un aspect non carrossable (étroitesse, sol mouilleux,

pende abrupte, ornière...), non entretenues (ornières, emprises enherbées...) et ne servent manifestement qu'à l'exploitation du domaine (sentier forestier, layon, piste non revêtue...). De par leurs seules caractéristiques, ces chemins doivent être présumés fermés à la circulation publique, même en l'absence de toute signalisation ou de tout dispositif de fermeture. Ainsi, les propriétaires n'ont pas à implanter une signalisation matérialisant l'interdiction de circuler sur tous les chemins de ce type.

LA FERMETURE D'UNE VOIE À LA CIRCULATION PUBLIQUE

La fermeture des voies publiques à la circulation est possible si elle résulte d'une mesure de police motivée, soit pour des motifs de sécurité (glissement de terrain, effondrement ouvrage d'art...) (art. R.141-3 du Code de la voirie routière), soit pour des motifs liés à la protection de l'environnement (art. L.2213-4 et L.2215-3 du Code général des collectivités territoriales), et ce par arrêté préfectoral ou municipal.

Ces arrêtés doivent désigner les voies et chemins interdits avec précision et détailler le motif de cette interdiction mais aucune législation n'oblige l'arrêté à la limiter dans le temps (CE, 12 décembre 1997, commune d'Aydat, numéro 173231). Ils s'accompagnent de la mise en place d'une signalétique réglementaire. Quelques exemples :

-  **B0** : circulation interdite à tous les véhicules dans les deux sens
-  **B1** : sens interdit à tout véhicule
-  **B7b** : accès interdit à tout véhicule à moteur
-  **B9d** : accès interdit aux véhicules agricoles à moteur
-  **B13** : limitation de poids
-  **B14** : limitation de vitesse

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 ... ».

Il est à noter que ces interdictions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés dans le cadre d'une mission de service public, ni de manière permanente à ceux utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels.

Le maire possède également le pouvoir de fermer ou de limiter la circulation sur certaines voies à des fins de préservation du patrimoine routier de la commune.



En effet, il peut mettre en place des interdictions de circuler temporaires ou permanentes sur les voies communales aux véhicules dont les caractéristiques sont incompatibles avec la constitution de celles-ci (articles R141-3 du Code de la voirie routière et D161-10 du Code rural et de la pêche maritime). Les plus courantes sont les barrières de dégel (art. R.411-20 et suivants du Code de la route). Ce sont des interdictions temporaires de circuler sur certaines routes fragiles ou dont les coûts de remise en état seraient trop importants pour la commune.

L'usage de voies privées peut être interdit au public sur décision du propriétaire. Il est possible d'établir des conventions de passage qui formalisent les conditions d'utilisation par un tiers et une éventuelle contribution financière.

Dans tous ces cas, le dispositif de fermeture mis en place ne doit pas constituer un danger pour les usagers. La jurisprudence engage d'ailleurs la responsabilité du gardien de l'obstacle en cas de dommages. Il est recommandé de ne pas tendre de fils ou de barbelés pour condamner les accès aux voies et de préférer une signalétique visible (couleur rouge et blanche, réflecteurs, etc.).

■ L'ENTRETIEN DE LA VOIRIE

L'ENTRETIEN EN FONCTION DU STATUT DE LA VOIE

L'entretien des routes communales est une dépense obligatoire à la charge de la commune (art. L.141-8 du Code de la voirie routière) à l'inverse des chemins ruraux pour lesquels il n'existe aucune contrainte d'entretien. Ce dernier est laissé à la discrétion de la commune. Néanmoins, la jurisprudence indique que la responsabilité de la commune peut être engagée en cas d'accident lié à un défaut d'entretien si elle a déjà effectué des travaux sur cette voie. L'entretien des voies consiste à assurer leur viabilité, c'est-à-dire

à maintenir la chaussée carrossable et à garantir la sécurité des usagers. L'eau étant le principal facteur de dégradation des chaussées, l'entretien des fossés est primordial pour assurer la longévité de la voirie.

LE FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN

Le coût de l'entretien des voies communales est à la charge des communes. Elles peuvent recevoir de l'aide via la Fond de Compensation de la Taxe sur la Valeur Ajoutée (FCTVA). Ce mécanisme permet de récupérer une partie de la TVA liée aux dépenses d'entretien de la voirie. Initialement prévu pour aider à l'investissement, il a été élargi aux dépenses d'entretien par la loi de finances de 2016. Cette disposition est reconduite dans la loi de finances pour 2020.

De plus, il est possible d'imposer une contribution spéciale (cf. III.c. iii) aux usagers ayant dégradé la chaussée par leurs activités afin de la remettre en état.

■ LA GESTION ET LA PRÉVENTION DES DÉGÂTS

L'ANNONCE DES CHANTIERS FORESTIERS

La déclaration en mairie des travaux forestiers est obligatoire pour les chantiers de plus 500m³ ou d'une surface supérieure à 4 ha (art. L718-9 et R718-27 du Code rural et de la pêche maritime). Cette disposition peut être étendue à l'ensemble des travaux forestiers sur le territoire de la commune.

Elle permet aux élus de la collectivité de dialoguer directement avec les exploitants. C'est le moment de leurs rappeler leurs obligations, notamment en terme de remise en état de la chaussée et de faire les recommandations spécifiques au contexte local.

Cette étape s'accompagne de deux états des lieux : le premier avant le chantier et le second après. Cela permet d'évaluer les dégâts occasionnés. C'est sur cette évaluation que se baseront le montant des réparations et l'accord amiable.

ÉTAT DES LIEUX

En général, un état des lieux est réalisé au cours de la rencontre préalable à l'exploitation. Si ce n'est pas le cas, alors la parcelle et le chemin d'exploitation sont considérés être en bon état. Il est à noter que dans le cas où le bucheronnage et le débardage ne sont pas effectués par la même personne, il n'est généralement pas effectué d'état des lieux entre ces deux étapes.

Si les bois sortent par un chemin rural, c'est à la commune, en tant que propriétaire du chemin, de réaliser l'état des lieux. Cependant, si ce chemin bénéficie du Régime forestier, c'est à l'agent patrimonial (ONF) de le réaliser, de surveiller, de constater et de signaler les dégâts. En cas de dégâts constatés lors de l'état des lieux final, le maire est consulté pour rechercher une solution.

Si les bois sortent par un chemin privé n'appartenant pas à la forêt communale, il faut mettre en place une convention de passage préalable afin de définir les conditions de passage. C'est à la commune de rédiger ce document en collaboration avec le propriétaire du

chemin privé. La mise en place d'une convention de passage permettra le cas échéant de se retourner contre l'exploitant qui a dégradé le chemin. A noter qu'une association foncière peut, en cas de dégâts constatés, imposer des contributions spéciales aux responsables et ce au même titre que les communes. L'ONF n'est pas concerné par ce cas de figure mais peut tout de même se voir consulté au titre d'expert.

Si les bois sortent par une voie publique, le Code de la voirie routière s'applique. Il permet un régime de contributions spéciales imposables aux auteurs de dommages à la voirie publique (art. L.141-9 du Code de la voirie routière pour les voies communales).

LES CONTRIBUTIONS SPÉCIALES

Prévus par l'article L.141-9 du Code de la voirie routière, elles permettent, en cas de dommages anormaux sur les voies publiques, d'imposer aux responsables une contribution proportionnée à la dégradation en vue de sa remise en état. L'exploitation forestière fait partie des domaines d'application de cette mesure.

Pour leurs chemins ruraux, les communes peuvent également mettre en place ce mécanisme (art. L.161-8 du Code rural et de la pêche maritime). Le conseil municipal peut aussi accepter une souscription volontaire uniquement réservée à la création d'un nouveau chemin (art. D.161-5 à D.161-7 du Code rural) ou créer une taxe spéciale, après enquête publique ou reprise de gestion suite à la dissolution d'une association foncière, recouvrée comme un impôt local (art L.161-7 du Code rural). Pour que les contributions spéciales soient mises en place, il faut impérativement que l'auteur des dégradations soit connu. En cas de litige, c'est à la commune de faire la preuve du dommage et c'est le juge administratif qui désignera le montant de la réparation.

Ces contributions sont peu adaptées à la forêt, elles correspondent mieux à des activités régulières tout au long de l'année (mines, carrières,...)

CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DÉFAVORABLES

Lorsque les conditions météorologiques sont défavorables, comme dans le cas de fortes précipitations ou en période de dégel, la commune peut demander l'arrêt temporaire des chantiers forestiers afin de préserver l'état de sa voirie. En effet, ces conditions météorologiques sont des facteurs aggravants des dommages causés à la structure des voies. La commune évite ainsi une destruction trop importante du revêtement et une érosion de la chaussée. Ces modalités devront être signalées lors de la rencontre préalable avec l'exploitant.

REMISE EN ÉTAT APRÈS DOMMAGES

En cas de constatation de dégâts, il faut en premier lieu déterminer le responsable des dommages afin de trouver un accord amiable basé sur un devis des travaux de remise en état.

Si les bois sont vendus sur pied en bloc, il y a transfert de propriété mais l'acheteur ne peut exploiter qu'à compter de la remise du permis d'exploiter par l'ONF. Il constitue une garantie pour le propriétaire forestier (l'exploitant va exploiter uniquement ce qui est martelé et les dégâts seront réparés) et aussi pour l'acheteur (il n'aura pas à payer ou réparer des dégâts antérieurs). Lorsqu'une remise en état des lieux est à réaliser sur la voirie privée forestière pour que la coupe puisse être réceptionnée, c'est à l'acheteur de mettre en œuvre les moyens nécessaires. Soit l'acheteur s'exécute dans les délais et la coupe est alors déchargée, soit l'acheteur ne s'exécute pas et il paye alors à la commune des frais de remise en état. Tant que l'acheteur n'a pas payé, la coupe n'est pas déchargée et ce dernier demeure responsable du parterre de coupe.

Si les bois sont vendus en bord de route, l'acheteur n'est pas concerné par les dégâts dus à l'exploitation mais la remise en état de dégâts dû aux grumiers peut se passer de la même manière que pour les bois vendus en bloc et sur pied : le transfert de propriété se fait alors au moment de la remise par l'ONF du permis d'enlever, et non du permis d'exploiter.





III. LES GRANDES ÉTAPES DE LA CRÉATION OU DE LA RÉFECTION D'UNE NOUVELLE VOIE FORESTIÈRE

■ LE CHOIX DU TRACÉ

OBJECTIFS DE LA NOUVELLE VOIE ?

La création d'une nouvelle voie forestière répond à un besoin d'optimisation de la desserte existante. En effet, cette dernière doit, soit apporter un accès à des parcelles jusqu'alors isolées, soit faciliter ou réduire le coût de transport pour des parcelles déjà accessibles. Elle entre dans le cadre du développement territorial. En cela, le schéma directeur de desserte forestière est un appui tant dans l'identification des besoins que dans le choix du tracé. La définition du tracé constitue la première étape de la création d'une nouvelle voie.

Ce dernier doit, dans la mesure du possible, éviter les obstacles afin de réduire les coûts des travaux et faciliter la circulation. Il est essentiel, lors de sa conception, de

penser son raccordement au réseau routier, de définir les emplacements des zones de retournement et de dépôt et d'identifier les équipements réglementaires obligatoires. Une fois le tracé abouti et cartographié, la deuxième étape est la confrontation sur le terrain.

VIABILITÉ ET RENTABILITÉ DU PROJET ?

Afin de déterminer la viabilité économique du projet, il convient d'examiner les deux points suivants :

L'estimation de la rentabilité du projet :

- Évaluer la recette issue de la quantité de bois supplémentaire mobilisée
- Évaluer la réduction du coût d'exploitation par une meilleure de l'accessibilité et la facilitation des interventions sylvicoles
- Évaluer les futurs coûts d'entretiens inhérents à la nouvelle desserte

L'examen des possibilités de financements

- Évaluer les capacités d'autofinancement
- Évaluer les sources d'aides et de subventions disponibles auprès de :
 - L'État
 - Des fonds européens FEADER
 - Du département
- Penser la future répartition des coûts d'entretien

RECHERCHE ET ENTENTE AVEC LES PROPRIÉTAIRES

Dans le cas d'une desserte entièrement en forêt communale, la commune est naturellement le maître d'ouvrage. Elle est accompagnée dans cette tâche par les services de l'ONF. C'est le cas le plus simple.

Dans le cas d'une desserte circulant sur des parcelles forestières communales et privées, la consultation des propriétaires est nécessaire. Elle a pour objectif de recueillir leurs avis sur le tracé de la future desserte et d'effectuer un piquetage en vue de l'acquisition de la maîtrise foncière des terrains qu'il couvre. Cette dernière peut également s'acquiescer via une Déclaration d'intérêt général à la suite d'une enquête publique. La consultation permet de s'entendre sur le financement du projet : répartition des dépenses, mise en place d'une convention. Enfin, elle permet de définir le maître d'ouvrage du projet (souvent la commune) qui sera l'interlocuteur principal des participants au projet. La maîtrise d'ouvrage peut aussi être assumée de manière collective par l'intermédiaire d'une association syndicale de propriétaires (Association Syndicale Libre ASL ou Association Syndicale Autorisée ASA) par exemple.

CONSULTATION SUR LES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

Les enjeux environnementaux et paysagers doivent être pris en compte dès la conception de la nouvelle voirie et peuvent avoir une forte influence sur le choix final du tracé. L'objectif est de limiter au maximum l'impact de cette dernière sur le paysage et l'environnement. Afin de formaliser la prise en compte de ces enjeux, la création d'une nouvelle desserte est inscrite dans les documents de gestion durable.

Le tracé se doit d'être le moins néfaste possible pour la faune locale. En effet, la création d'une nouvelle voirie fragmente les continuités écologiques (la distance de parcours diffère selon les espèces). Il convient donc de respecter les trames vertes et bleues en installant des passages à faune régulièrement le long du tracé et des zones refuges devront également être définies au sein du massif. La voirie forestière peut perturber le réseau hydrique du massif. De ce fait, la loi sur l'eau oblige le propriétaire à réaliser une étude d'incidence dans le cas où le tracé de la nouvelle voie franchit un cours d'eau ou traverse une zone humide. Il devra également respecter les périmètres de protection des points de captage. Concernant la structure de la voie elle-même, il est conseillé de privilégier les revêtements permettant l'écoulement de l'eau et de veiller à drainer correctement les fossés en bord de route.

Tous ces aspects de la protection environnementale sont encadrés par de nombreuses réglementations. Lors de la conception d'une nouvelle desserte, sont à vérifier : la loi sur l'eau, la réglementation Natura 2000, la réglementation des espèces protégées et des espaces naturels et les sites classés. Le site Géoportail (www.geoportail.gouv.fr) permet d'afficher en surimpression les couches relatives aux enjeux du territoire. De plus, si le projet nécessite une étude d'impact alors la réglementation ERC (éviter, réduire, compenser) devra lui être appliquée. Face au nombre et à la diversité des réglementations, il est vivement recommandé d'associer les acteurs locaux de la protection de l'environnement au projet et de consulter les services de l'état chargés des polices de l'eau et de l'environnement.

■ LE CHOIX DE L'ITINÉRAIRE TECHNIQUE DE CRÉATION

LE CHOIX DU MAÎTRE D'ŒUVRE

- Si la commune est maître d'ouvrage, elle se doit de :
- réaliser un cahier des charges des travaux pour choisir un maître d'œuvre ;
 - réaliser un cahier des charges pour choisir une entreprise ;
 - assurer le suivi et la réception des travaux.

Elle est seule décisionnaire des techniques de construction et d'entretien employées pour le projet. L'ONF est son principal interlocuteur en matière d'itinéraire technique puisque ce dernier possède les compétences en interne pour assurer le rôle de maître d'œuvre.

LE CHOIX DE L'ITINÉRAIRE TECHNIQUE

L'itinéraire technique (choix des matériaux et des méthodes de réalisation) est déterminé par le maître d'ouvrage. Il va définir exactement les caractéristiques de la structure de la future route. Ce choix se basera sur les conditions environnementales locales et la prévision du type et de la fréquence d'utilisation. Les deux recommandations principales sont :

- De privilégier une large emprise qui fournira un ensoleillement favorable au maintien de la route dans

un bon état de conservation

- De privilégier les techniques d'empierrement non revêtu sur géosynthétique sauf prévision d'un trafic très important ou présence d'une forte pente (supérieure à 10%). Ce choix limite également la pollution liée au lessivage de la voie.

■ LE FINANCEMENT

LES SUBVENTIONS

En dehors de la lutte contre les incendies, les aides accordées pour la desserte forestière sont exclusivement motivées par une amélioration de la mobilisation des bois dans le cadre d'une gestion durable de la forêt. L'importance de cette récolte supplémentaire sera mise en rapport avec le montant des dépenses lors de l'examen des demandes.

Il existe trois sources d'aides :

- L'Europe via les fonds FEADER
- L'État dont les conditions de financement des investissements pour la desserte forestière par des aides public est détaillé dans l'arrêté SGAR numéro 2012-134 du 19 avril 2012
- Le département dont l'objectif principal sera la résorption des points noirs, c'est-à-dire des problèmes ponctuels empêchant l'utilisation efficace de la desserte, sur les accès aux massifs forestiers.

LA RÉCUPÉRATION DE LA TVA

Le Fond de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA) permet aux collectivités de récupérer une partie de la TVA sur des dépenses liées à l'investissement. La création d'une nouvelle desserte forestière rentre dans ce cadre. Les paramètres de ce mécanisme sont fixés par la loi de finances. Ils peuvent donc varier dans le temps et une consultation de la loi en vigueur est nécessaire.

■ LE CHANTIER

Il devra être suivi par le maître d'ouvrage. Il incombe à ce dernier de s'assurer du respect du cahier des charges. Il est à noter que les travaux occasionnent souvent des dommages plus importants que la route elle-même : éboulement, charriage des matériaux, etc... Une liste de recommandations et de consignes visant à prévenir et limiter ces dommages pourra être dressée lors de la conception du projet de création de desserte forestière. La réception du chantier est le moment de formaliser les dommages supplémentaires causés par le chantier en vue d'éventuelles réparations. Après le chantier, les terrains nus doivent être ressemés ou replantés afin d'éviter l'implantation d'espèces exotiques envahissantes

■ L'OUVERTURE À LA CIRCULATION

C'est la dernière étape de la création d'une nouvelle desserte forestière. Elle se fait sur simple délibération du conseil municipal après implantation de la signalétique adaptée aux conditions de circulation sur la nouvelle voie.

GESTION DE LA VOIRIE : DOCUMENTS TECHNIQUES

2.

FICHES SYNTHÉTIQUES

LES RESPONSABILITÉS ET LES POUVOIRS DES ÉLUS

Gestion des activités sylvicoles	<p>Rôle d'agent exécutif du conseil municipal pour la gestion de la forêt</p> <p>Choisir et mettre en œuvre une politique d'aménagement du territoire, de développement durable et de développement local <i>Code général des collectivités territoriales art L2122-21 à L2122-26 au nom de la commune et L2122-27 à L2122-34 au nom de l'État</i></p> <p>Veiller à la déclaration en mairie des chantiers forestiers <i>Code rural et de la pêche maritime art L718-9 et R718-27</i></p>
Gestion de la voirie	<p>Entretenir les voies</p> <p>Constater les dommages anormaux sur la voirie</p> <p>Veiller à la remise en état de la voirie dégradée</p>
Gestion de la circulation	<p>Ouvrir/fermer une voie à la circulation publique</p> <p>Restreindre la circulation (tonnage, limitation de vitesse, etc.)</p> <p>Classer/déclasser une route ou un chemin rural</p> <p>Mettre en place d'une signalétique adaptée</p>

LES AIDES FINANCIÈRES À LA CRÉATION ET À L'ENTRETIEN DE LA VOIRIE

LES FONDS EUROPÉENS FEADER : DOSSIER FEADER

Le fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER) est le deuxième pilier de la politique agricole commune (PAC). Il prévoit notamment l'investissement dans le secteur forestier dont découle, pour la voirie forestière et rurale, l'appel à projet FEADER 2019/2020 : soutien à la desserte forestière. Ce dernier a pour but de soutenir financièrement les propriétaires privés et les communes forestières dans l'amélioration de la desserte afin d'augmenter la mobilisation des bois (surtout le bois d'œuvre), tout en diminuant l'impact environnemental lié à cette activité. Il couvre l'ensemble des travaux sur la voirie forestière : création de routes ou de pistes, mise au gabarit d'une voie existante, création de places de dépôt ou de

retournement et résorption des points noirs. En France, la gestion FEADER est confiée aux Conseil Régionaux. Pour le Grand Est, il s'inscrit dans le cadre du contrat filière bois Grand Est 2017-2020 et dans le programme régional forêt.

Pour les collectivités locales du Grand Est candidates, il s'agit de répondre à l'appel à projet FEADER soutient à la desserte forestière en remplissant le formulaire de demande de subvention et le formulaire sur le respect de la commande publique. Leurs notices respectives permettent d'accompagner les élus dans cette démarche. Tous ces documents sont téléchargeables sur le site de la région Grand Est : www.grandest.fr.

<https://www.europe-en-france.gouv.fr/fr/fonds-europeens/fonds-europeen-agricole-pour-le-developpement-rural-FEADER>
<https://www.grandest.fr/appel-a-projet/appel-a-projets-feader-2019-2020-soutien-a-la-desserte-forestiere/>

LES AIDES PUBLIQUES D'ETAT : PROJET DE CRÉATION DE VOIRIE COHÉRENT AVEC LES CONDITIONS

L'Etat prévoit une subvention desserte dans son programme d'aide aux investissements forestiers. Pour le Grand Est, c'est l'arrêté SGAR N°2009-203 en date du 18 mai 2009 qui en fixe les conditions techniques et financières de distribution.

Les collectivités locales candidates à ces aides doivent transmettre le formulaire de demande de subvention dument rempli à la Direction départementale de l'équipement et de l'agriculture (DDAF) dont ils dépendent. Cette dernière sera d'ailleurs leur principal interlocuteur dans le suivi du dossier. La DDAF leur stipulera la bonne réception de leur candidature et leur assurera que leur dossier est complet. Une décision juridique d'attribution de subvention préviendra les communes retenues pour ce programme et une subvention prévisionnelle leur sera attribuée. Elles devront fournir leurs justificatifs de dépense (factures acquittées) et remplir le formulaire de demande de paiement (déclaration d'exécution des travaux). Une fois la procédure achevée, les bénéficiaires de l'aide peuvent faire l'objet d'un contrôle dont ils seront informés 10 jours à l'avance. Il portera sur les renseignements fournis et sur le respect des engagements pris au cours de la procédure.

<http://www.moselle.gouv.fr/Politiques-publiques/Agriculture-et-Environnement/Foret/Aide-aux-investissements-forestiers/formulaire-de-demande-de-subvention-desserte>

LES AIDES DÉPARTEMENTALES : PRINCIPALEMENT DESTINÉES À LA RÉSORPTION DES POINTS NOIRS DE LA DESSERTE FORESTIÈRE

Demande auprès du Conseil Départemental avec envoi des pièces justificatives. Les mécanismes d'aides diffèrent selon les départements. Il convient de contacter directement les services cités ci-dessous pour s'informer des aides existantes et des démarches pour les obtenir :

ANCIENNE RÉGION DE CHAMPAGNE-ARDENNE

- CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES ARDENNES
Service Développement territorial
Hôtel du département – CS 20001
08011 Charleville-Mézière Cédex
Tél : 03.24.59.60.60
- CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA MARNE
Partenariat avec les collectivités : voirie communale - Service Aménagement du Territoire et Environnement
2 bis, rue de Jessaint
51000 Chalons En Champagne
Tél : 03.26.69.40.16
Mail : menagterritoire@marne.fr
- CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'AUBE
Aides aux communes :
Aides à l'entretien de la voirie communale
Direction des routes - Hôtel du Département
2 rue Pierre Labonde - BP 394
Tél : 03.25.42.21.50 - Mail : drat@aube.fr
- CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA HAUTE MARNE
Aides aux communes : voirie
Direction de l'aménagement du territoire :
service aides et partenariat avec les collectivités
Centre administratif départemental
Cours Marcel Baron - 52000 CHAUMONT
Tél : 03.25.32.86.16
Mail : serviceddat-aidesauxcommunes@haute-marne.fr

ANCIENNE RÉGION DE LA LORRAINE

- CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA MEUSE
Aménagement du territoire : Aménagement foncier et forêt : aides aux travaux connexes
Service aménagement foncier et projets routiers
Tél : 03.29.76.70.85
Mail : amenagement-foncier@meuse.fr
- CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA MOSELLE
Direction du Patrimoine
et de l'Aménagement des Territoires :
service d'aide aux collectivités mosellanes
Département de la Moselle
1, rue du Pont Moreau - CS 11096
57036 METZ Cedex1 - Tél : 03.87.78.07.13
- CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE MEURTHE ET MOSELLE
Service territoires : Infrastructure et mobilité / Appui aux territoires et environnement
48, esplanade Jacques Baudot - CO 900 19
54035 NANCY Cedex - Tél : 03.83.94.54.54
- CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES VOSGES
Aides directes aux collectivités locales :
Aides pour la voirie communale
Direction de l'attractivité des territoires :
Service agriculture et forêt
8, rue de la Préfecture - 88088 EPINAL Cedex 9
Tél : 03.29.29.88.88

ANCIENNE RÉGION D'ALSACE

- CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU BAS RHIN
Accompagnement technique pour la voirie et l'aménagement (ATVA)
Le référent CD67 de votre territoire
Hôtel du département
Place du Quartier-Blanc
67964 Strasbourg Cedex 9
Tél : 03.88.76.67.67
- CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU HAUT RHIN
Aides à la voirie - Direction des routes :
Pôle gestion et moyens Supports :
Unité Comptabilité et subventions
100 avenue d'Alsace - BP 20351
68006 Colmar Cedex
Tél : 03.89.30.68.68

LE FOND DE COMPENSATION DE LA TAXE SUR LA VALEUR AJOUTÉE (FCTVA) EN FONCTION DE LA LOI DE FINANCE EN VIGUEUR

Déclaration du FCTVA auprès de la préfecture du département avec envoi des pièces justificatives.

■ SYNTHÈSE ET STATUT DES VOIES

SYNTHÈSE : LES VOIES DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER

Définition

Les voies du domaine public routier regroupent :

- Les autoroutes et les routes nationales propriétés de l'Etat (art L121-1 à 123-8 Code de la voirie routière)
- Les routes départementales, propriétés du département (art L131-1 à 131-8 Code de la voirie routière)
- Les voies communales, propriétés de la commune (art L141-1 à 141-12 Code de la voirie routière)

Généralités

- Régies par le Code de la voirie routière
- Affectées par nature et par définition à la circulation générale
 - Gratuité
 - Egalité entre les usagers
 - Liberté de circulation
- Elles sont imprescriptibles et inaliénables
- Cadastrees et recensées en mairie dans le registre des voies communales

Entretien

L'entretien des voies communales est une dépense obligatoire à la charge des communes (art L141-8 Code de la voirie routière). En cas de dégradation de la voirie par un tiers, les collectivités ont la possibilité d'imposer une contribution spéciale et proportionnée aux dommages (art L141-9 Code de la voirie routière)

Gestion de la circulation

Ces voies sont ouvertes à la circulation publique par nature et par définition, le Code de la route s'applique. Elles peuvent être fermées via un arrêté préfectoral ou municipal (art L.2213-4 et 2215-3 du Code général des collectivités territoriales) suite à une mesure de police motivée par :

- Des motifs de sécurité (art R.141-3)
- Des motifs liés à la protection de l'environnement

SYNTHÈSE : LES CHEMINS RURAUX

Définition

Les chemins ruraux sont les voies qui font partie du patrimoine privé de la commune (art L161-1 à L161-13 du Code rural de la pêche maritime).

Généralités

- Affectés à l'usage du public
- Tout chemin affecté à l'usage du public est présumé appartenir à la commune jusqu'à preuve du contraire
- Ils sont prescriptibles et aliénables quand ils cessent d'être affectés à l'usage du public
- Souvent cadastrés et recensés en mairie dans le registre des voies communales

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 (travaux sur le chemin...). Des contributions spéciales peuvent, dans les conditions prévues pour les voies communales, être imposées par la commune aux propriétaires ou entrepreneurs responsables des dégradations apportées aux chemins ruraux (art. L161-8 du Code rural et de la pêche maritime), l'exploitation des bois faisant partie des cas prévus.

Gestion de la circulation

Le maire peut user de ses pouvoirs de police pour fermer un chemin rural à la circulation publique via un arrêté pour :

- Des motifs de sécurité (art D161-10 du Code rural)
- Des motifs liés à la protection de l'environnement (art L2213-4 du Code général des collectivités territoriales)

Le préfet possède également ce pouvoir (art L2213-5 du Code général des collectivités territoriales)

SYNTHÈSE SUR LES CHEMINS PRIVÉS

Définition

Les chemins privés sont les voies qui appartiennent au domaine privé de personnes morales ou de particuliers. Les chemins privés qui relient plusieurs fonds privés et sont réservés à l'exploitation de ces fonds sont appelés chemins d'exploitation

Généralités

- Régis par le droit privé
- Ouvertes par défaut à la circulation publique en l'absence de signalisation et si ils sont carrossables pour une voiture de tourisme
- Ils sont prescriptibles et aliénables
- En l'absence de titre de propriété, ils sont censés appartenir aux propriétaires des fonds riverains

Entretien :

Tous les propriétaires des fonds desservis sont tenus de participer à l'entretien. Les dépenses sont réparties au prorata des usages.

Gestion de la circulation :

L'ouverture ou la fermeture dépend du bon vouloir du propriétaire. En cas d'ouverture, le ou les propriétaires sont tenus d'entretenir le chemin. Ils peuvent également mettre en place une convention pour formaliser les conditions d'utilisation du chemin.



TABLEAU DE SYNTHÈSE SUR LE STATUT DES VOIES

		VOIES PUBLIQUES	VOIES PRIVÉES	
		DOMAINE PUBLIC ROUTIER	DOMAINE PRIVÉ COMMUNAL	PROPRIÉTÉ PRIVÉE OU DOMAINE PRIVÉ DES PERSONNES PUBLIQUES
STATUT JURIDIQUE		Autoroutes, routes nationales et départementales, voies communales	Chemins ruraux	Chemins d'exploitation Chemins privés
DESTINATION		Circulation publique	Usage du public	Communication entre fonds ruraux et exploitation de ces fonds Desserte d'une propriété
CIRCULATION PUBLIQUE	OUVERTURE	Par définition		Décision du propriétaire, mais présomption d'ouverture s'applique si carrossable
	FERMETURE	Mesure de police (motifs de sécurité ou environnementaux)		Décision du propriétaire ; résultat des caractéristiques du chemin (non carrossable, impasse...); mesure de police
	FORMALISME DE LA DÉCISION DE FERMETURE	Arrêté ; signalisation réglementaire		Pas de formalisme si décision du propriétaire (DCM en forêt communale) ; signalisation ou dispositif de fermeture si présumé ouvert ; arrêté et signalisation si mesure de police
ENTRETIEN		Obligation financière d'entretien (par la commune pour voies communales)	Pas d'obligation légale d'entretien (mais commune peut être responsable des sinistres si défaut d'entretien)	Par les propriétaires intéressés au prorata de l'usage Pas d'obligation, exercice du droit de propriété



BIBLIOGRAPHIE

- Guide des droits et obligations des élus dans un contexte de mobilisation accrue de la ressource en bois. CIBIEL Cédric. 2020
- La voirie forestière. Communes forestières du Puy-de-Dôme. 2016
- Travaux routiers forestiers, Guide technique : Plaine et collines. Office National des Forêts. 2014
- Création et entretien de voiries forestières : penser environnement !. France Nature Environnement, Fédération National des Communes forestières. 2016
- La voirie en forêt communale : dossier détaillé. Communes forestières de Lorraine. 2012

Certains documents type (délibérations, arrêtés, ...) sont extraits de ces parutions.



REMERCIEMENTS

Dans le cadre du dossier « Accompagnement des élus du Grand Est sur les problématiques de la gestion de la voirie forestière », l'équipe du Comité des Communes forestières du Grand Est tient à remercier M. Cédric CIBIEL, cabinet IDEMOS pour son aide et son expertise.



**CETTE ACTION S'INSCRIT DANS LE DOSSIER MENÉ
PAR LE COMITÉ DES COMMUNES FORESTIÈRES DU GRAND EST
« ACCOMPAGNEMENT DES ÉLUS DU GRAND EST
SUR LES PROBLÉMATIQUES DE LA GESTION
DE LA VOIRIE FORESTIÈRE ».**



Ce guide a été réalisé avec le soutien financier du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation dans le cadre des Fonds Stratégiques de la Forêt et du Bois visant à renforcer la compétitivité de la filière forêt-bois.



Cette action menée par le Comité des Communes forestières du Grand Est s'inscrit dans un dossier national des Communes forestières « Mise en place d'un livre blanc : penser la desserte autrement », qui fait l'objet d'un soutien financier de l'interprofession nationale France Bois Forêt.

Dans ce cadre, l'équipe du Comité des Communes forestières du Grand Est tient à remercier M. Cédric CIBIEL pour son aide et son expertise

COMITÉ DES COMMUNES FORESTIÈRES DU GRAND EST - 5 rue de Condé - 55260 Pierrefitte sur Aire
03 29 75 05 25 - direction-grandest@communesforestieres.org - www.communesforestieres-grandest.org ou www.fncofor.fr

Document réalisé en 2019 et imprimé sur du papier issu de forêts gérées durablement  PEFC