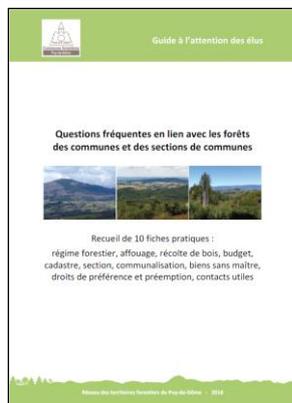


La voirie forestière



Notions techniques, cadre juridique,
gestion des utilisateurs, création de desserte,
documents types

Pourquoi ce guide ?



Dans le cadre du Réseau des territoires forestiers qu'elle anime, l'association des Communes forestières du Puy-de-Dôme publie régulièrement des documents d'information à l'attention des élus et agents des collectivités : lettres d'information, guides pratiques...

Le guide qui vous est proposé ici vise à préciser les règles et les usages liés à la création, à l'entretien et à l'utilisation de la voirie forestière.

Ce guide est la mise à jour d'une version précédente éditée en 2016, elle-même inspirée d'une édition de 2011 rédigée par l'Union régionale des Communes forestières d'Auvergne Limousin.

Le réseau des territoires forestiers du Puy-de-Dôme

Une Charte forestière de territoire (CFT) est **un outil d'aménagement et de développement durable des territoires**. Instituées par la loi d'orientation forestière de 2001 et rattachées aux « Stratégies locales de développement forestier », ces chartes ont vocation à intégrer les forêts dans leurs composantes économique, sociale, culturelle et environnementale.

Portée par un maître d'ouvrage (communauté de communes, pays, parc naturel régional...), la réalisation d'une Charte forestière de territoire consiste à analyser la place de la forêt et de la filière bois au sein d'un territoire afin de bâtir un projet cohérent et partagé, faisant de la forêt et du bois un levier de développement local.

Elle repose sur une **démarche de concertation** entre les acteurs d'un territoire (élus, professionnels de la filière forêt-bois, membres d'associations, habitants...) en ce qui concerne le développement de celui-ci sous l'angle forêt-bois. Le comité en charge du suivi est généralement présidé par un représentant élu d'une collectivité.

Une CFT se concrétise avec la mise en œuvre d'un **programme d'actions pluriannuel** qui peut concerner de multiples domaines, de la gestion forestière au tourisme en forêt ou à la création d'entreprises de deuxième transformation du bois.

Sur le Puy-de-Dôme, le Conseil départemental a confié dès 2008 à l'**Association des Communes Forestières du Puy-de-Dôme** une mission de suivi, d'évaluation et de promotion des Chartes forestières de territoires, avec l'animation d'un réseau dédié.

Compte-tenu des évolutions des intercommunalités, les Chartes forestières s'orientent de plus en plus vers des stratégies intercommunales de développement forestier, toujours en lien avec les acteurs locaux. Pour que chaque territoire puisse être accompagné dans l'émergence ou la poursuite de stratégies locales de développement forestier, **le réseau initial des Chartes forestières a été élargi et est devenu le Réseau des territoires forestiers du Puy-de-Dôme.**

Plus d'informations sur territoiresforestiers-puydedome.blogspot.com

Sommaire

1. La voirie forestière, outils de gestion forestière et de mobilisation des bois	5
2. Principales notions techniques autour de la voirie forestière	6
2.1. Etapes d'un chantier d'exploitation forestière	6
2.2. Principaux engins forestiers	6
2.3. Organisation générale de la voirie forestière	7
3. Cadre juridique de la voirie forestière et de son utilisation	8
3.1. Voies du domaine public routier	8
3.1.1. Généralités	8
3.1.2. Caractéristiques techniques	8
3.1.3. Entretien	8
3.1.4. Fermeture / restrictions	9
3.1.5. Permissions de voirie	9
3.2. Chemins ruraux	10
3.2.1. Généralités	10
3.2.2. Caractéristiques techniques	10
3.2.3. Entretien	11
3.2.4. Création ou modification d'un chemin rural	12
3.2.5. Fermeture / restrictions	12
3.3. Voies privées	12
3.3.1. Généralités	12
3.3.2. Fermeture / restrictions	13
3.3.3. Cas des chemins et sentiers d'exploitation	13
3.3.4. Cas des chemins d'association foncière	13
3.3.5. Autres voies privées	13
3.4. Servitudes et prescription acquisitive	14
3.4.1. Servitude légale pour un terrain enclavé	14
3.4.2. Servitude conventionnelle pour un terrain difficile d'accès	14
3.4.3. Prescription acquisitive	14
3.5. Documents utiles pour la recherche de statuts	15
3.5.1. Recours au cadastre	15
3.5.2. Autres documents	15
4. Ouverture et fermeture des voies à la circulation publique	16
4.1. Principes de la circulation dans les espaces naturels	16
4.2. Possibilités d'ouverture / fermeture à la circulation publique	16
4.2.1. Conséquences de l'ouverture à la circulation publique	16
4.2.2. Lien entre statut juridique et ouverture à la circulation	16
4.2.3. Fermeture par décision du propriétaire	17
4.2.4. Fermeture pour des motifs environnementaux	17
4.2.5. Fermeture pour incompatibilité avec la constitution des chemins	17
4.2.6. Barrières de dégel	18
4.3. Comment signaler la fermeture d'une voie ?	18

5. SYNTHÈSE DES PARTIES 3 ET 4	19
6. Cadrage de la circulation des bois	21
6.1. Responsabilité de l'acheteur de bois	21
6.2. Circulation des « bois ronds »	21
6.3. La traversée de cours d'eau	22
7. Actions en faveur de la préservation de la voirie	23
7.1. Annonce des chantiers forestiers	23
7.1.1. Cas général	23
7.1.2. La démarche Mode op'	23
7.2. Surveillance et infractions	24
7.2.1. Hors forêt publique bénéficiant du Régime forestier	24
7.2.2. En forêt publique bénéficiant du Régime forestier	25
7.3. Recours aux contributions spéciales	25
7.4. Chantiers forestiers et conditions météorologiques défavorables	25
7.5. Engagement des entreprises certifiées PEFC	26
7.6. Protection contre l'incendie	26
8. Comment créer ou améliorer la voirie forestière ?	27
8.1. Aides à l'investissement	27
8.2. Les schémas de desserte forestière	27
8.3. Maîtrise d'ouvrage	28
8.4. Études d'incidence Natura 2000	29
8.5. Méthodologie possible	29
8.5.1. Choix du secteur d'intervention	29
8.5.2. Recherche des propriétaires concernés	29
8.5.3. Montage du dossier de subvention	30
8.5.4. Choix des prestataires et réalisation des travaux	30
8.5.5. Acquisition des parcelles d'emprise	30
9. Contacts	31
10. Formulaire et documents types	32
10.1. Arrêté municipal de limitation de la circulation sur chemin rural	32
10.2. Arrêté municipal de limitation de tonnage	32
10.3. Arrêté municipal limitant l'accès à certaines voies pour motifs environnementaux	33
10.4. Arrêté municipal de barrière de dégel	35
10.5. Éléments rédactionnels d'un procès-verbal d'infraction	36
10.6. Modèles de déclaration de chantier et d'état des lieux de voirie issus des Modes op'	36
10.7. Courrier pour dépôt de bois non autorisé sur un chemin rural	41
10.8. Courrier pour mise en demeure de respecter un accord amiable	41
10.9. Libre disposition de terrain au bénéfice d'une voirie sous maîtrise d'ouvrage publique	42
10.10. Arrêté municipal relatif à l'utilisation des voies publiques pour l'exploitation forestière	42
10.11. Exemple de permission de stationnement délivrée par le Conseil départemental	44

1. LA VOIRIE FORESTIERE, OUTILS DE GESTION FORESTIERE ET DE MOBILISATION DES BOIS

En forêt, disposer d'un réseau de desserte est nécessaire. Il permet la réalisation dans de bonnes conditions des opérations de récolte des bois, la réalisation de travaux d'entretien sylvicole, l'accueil de visiteurs, la surveillance du territoire, l'exercice de la chasse... A l'image de la forêt qu'elle dessert, la voirie forestière est multifonctionnelle.

Dans le cadre de la filière forêt-bois, la voirie forestière concerne plus particulièrement :

- **les élus des communes**, garants de la sûreté générale, aménageurs d'espaces et de territoires, et éventuellement en charge du domaine forestier de la collectivité ; les collectivités financent la création et l'entretien d'une grande partie de la voirie forestière ;
- **les autres propriétaires forestiers** : propriétaires privés (≈ 85 % de la forêt du Puy-de-Dôme) pour la forêt privée, État pour les forêts domaniales, membres des Syndicats mixtes de gestion forestière, membres des Commissions syndicales pour les sections, autres collectivités ou établissements publics ;
- **les associations syndicales de propriétaires**, structures de regroupement spécialement adaptées pour la réalisation et la gestion de voirie ;
- **les organismes mandatés pour la gestion des forêts** : Office national des forêts (ONF), coopératives forestières, experts forestiers, techniciens indépendants ;
- **le Centre national de la propriété forestière (CNPF)** qui a pour missions, entre autres, d'inciter au regroupement des propriétaires forestiers privés pour la gestion de leurs forêts et de former les propriétaires sur ces sujets ;
- **les exploitants forestiers**, qui peuvent acheter et revendre du bois ;
- **les entrepreneurs de travaux forestiers**, qui réalisent des travaux sylvicoles et d'exploitation ;
- **les transporteurs**, chargés d'acheminer le bois de la forêt vers les sites de transformation ;
- **les transformateurs de la filière bois**, pour qui l'approvisionnement en bois est une nécessité et qui sont souvent les donneurs d'ordre des chantiers d'exploitation forestière.

Les attributions du maire et de ses adjoints sont fixées par le Code général des collectivités territoriales, aux articles L2122-21 à 26 (exercées au nom de la commune) et L2122-27 à 34 (exercées au nom de l'État). Concrètement, du point de vue forestier, elles signifient :

- Le maire et ses adjoints exécutent les lois, règlements et mesures de sûreté générale par leurs qualités 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 autres, 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, Plan local d'urbanisme, Natura 2000...).
- Enfin, le maire et ses adjoints assurent le rôle d'agent exécutif du conseil municipal pour la gestion des forêts 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 procédures de vente ...).

2. PRINCIPALES NOTIONS TECHNIQUES AUTOUR DE LA VOIRIE FORESTIERE

Lorsque l'on traite de la voirie forestière, il est important de différencier deux champs lexicaux. D'une part **le statut juridique d'une voie** qui se base sur des notions légales, réglementaires et juridiques, et qui permet de connaître les droits et devoirs qui s'y rattachent (cf. partie 3). D'autre part **la classification technique**, liée à son utilisation. **Les deux notions ne sont pas liées**. Par exemple, un chemin rural (statut juridique) demeure chemin rural, qu'il soit sentier de randonnée, piste empierrée ou route goudronnée. Inversement, une voirie forestière accessible aux grumiers reste une route forestière (classification technique) qu'il s'agisse d'une voie communale, d'un chemin rural ou d'une voirie privée.

2.1. ÉTAPES D'UN CHANTIER D'EXPLOITATION FORESTIERE

En pratique, la mobilisation des bois exploités se fait en trois étapes, parfois regroupées sous l'expression « vidange des bois » :

- **le débusquage, ou débardage sur coupe**, qui correspond au transfert du bois depuis la souche jusqu'à la piste la plus proche ;
- **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 ;
- **le transport**, qui conduit le bois du point de chargement des camions (idéalement une place de dépôt) jusqu'au point de consommation ou de première transformation.

À chaque étape correspond une voie adaptée à la circulation des véhicules et du matériel.

2.2. PRINCIPAUX ENGINS FORESTIERS

Les engins présentés ci-dessous sont ceux le plus fréquemment utilisés pour l'exploitation et la mobilisation des bois par des professionnels.

- **Abatteuse** : véhicule employé dans les opérations de coupe, d'ébranchage et de tronçonnage.
- **Porteur** : engin muni d'une grue prolongée d'une pince permettant de charger, pour les débarder, des troncs prédécoupés.
- **Débusqueurs / skidder** : tracteurs munis d'un treuil ou d'un grappin permettant de tracter et déplacer des troncs coupés de grande longueur.
- **Grumier** : camion destiné au transport des bois coupés de la forêt vers les sites de transformation.

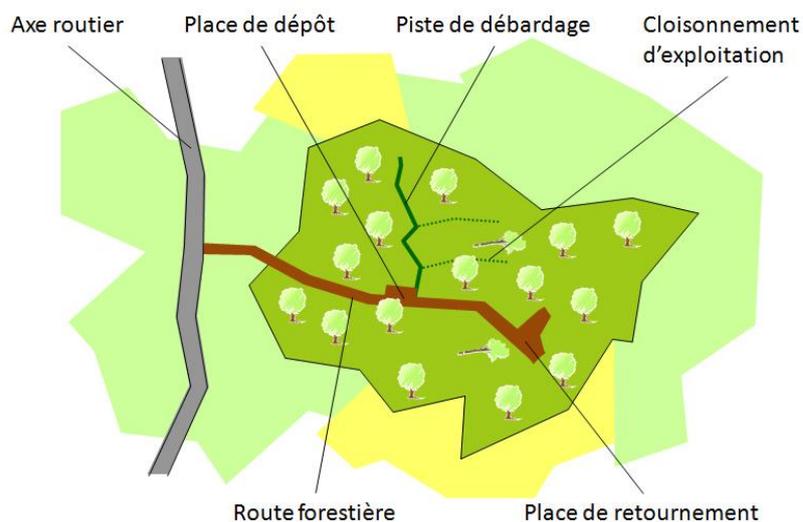


Ci-dessus, de gauche à droite : grumier, skidder, porteur sur porte-engins, abatteuse.

2.3. ORGANISATION GENERALE DE LA VOIRIE FORESTIERE

La classification présentée ci-dessous est donnée à titre indicatif. En pratique, les caractéristiques techniques varient selon de nombreux critères : topographie, type de sol...

Par ailleurs, des méthodes d'abattage moins courantes, comme les coupes à câbles pour lesquelles les grumes sont aéroportées, permettent de s'affranchir de certains types de dessertes.



	Utilisation générale	Circulation	Caractéristiques techniques
Route forestière	<ul style="list-style-type: none"> • Circulation des engins et camions de transport • Entretien et surveillance 	<ul style="list-style-type: none"> • Grumiers • Véhicules légers • Portes-engins 	<ul style="list-style-type: none"> • Largeur variable (emprise de 6 à 10 m en général) • Pente de 12 % maximum • Gestion des eaux de ruissellement • Empierrée, parfois revêtue ou en terrain naturel
Piste forestière	<ul style="list-style-type: none"> • Débardage • Entretien et surveillance 	<ul style="list-style-type: none"> • Tracteurs et engins de débardage ou de débusquage • Véhicules tout terrain 	<ul style="list-style-type: none"> • Largeur variable (4 m en général) • Pente jusqu'à 20 % • Terrain naturel ou empierrement léger ou ponctuel
Cloisonnement d'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> • Débusquage • Circulation du matériel d'exploitation 	<ul style="list-style-type: none"> • Tracteurs et engins de débardage ou débusquage • Porteurs, abatteuses 	<ul style="list-style-type: none"> • Terrain naturel
Place de dépôt	<ul style="list-style-type: none"> • Stockage et chargement des bois exploités 	<ul style="list-style-type: none"> • En retrait des voies de circulation 	<ul style="list-style-type: none"> • À partir de 200 m²
Place de retournement	<ul style="list-style-type: none"> • Retournement des véhicules longs 	<ul style="list-style-type: none"> • Grumiers • Portes-engins 	<ul style="list-style-type: none"> • Généralement empierrée

3. CADRE JURIDIQUE DE LA VOIRIE FORESTIERE ET DE SON UTILISATION

Il est important de ne pas confondre la classification technique présentée en partie 2 et le statut juridique qui détermine les droits et les devoirs de chacun. Le **Code de la voirie routière** encadre les voies du domaine public routier, le **Code rural et de la pêche maritime** les chemins ruraux et les chemins privés.

3.1. VOIES DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER

3.1.1. GENERALITES

Le Code de la voirie routière est dédié au domaine public routier, pour lequel il existe trois propriétaires :

- l'État, pour les **autoroutes et routes nationales** (art. L121-1 à 123-8) ;
- le département pour les **routes départementales** (art. L131-1 à L131-8) ;
- les communes pour les **voies communales** (art. L141-1 à L141-12).

Les voies publiques du 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 exceptions comme les sections payantes des autoroutes), d'égalité entre les usagers et de liberté de circuler s'appliquent.

Faisant partie du domaine public, ces voies sont **imprescriptibles** (impossibilité d'acquérir un droit sur ces biens par voie de prescription) et **inaliénables** (elles ne peuvent être aliénées, données, vendues).

Les voies communales, normalement cadastrées, sont recensées en mairie dans le **registre des voies communales** et disposent d'un numéro. Le classement est l'acte qui confère à une voie son caractère de voie publique. Le classement ou le déclassement des voies communales est décidé, après enquête publique dans certains cas, par délibération du Conseil municipal.

3.1.2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Le Décret n°79-1152 du 28 décembre 1979 a supprimé les articles précisant les largeurs minimales des voies communales. L'article R141-2 du Code de la voirie routière indique simplement que :

- les profils en long et en travers des voies communales doivent être établis de manière à permettre l'écoulement des eaux pluviales et l'assainissement de la plate-forme ;
- sous les ouvrages d'art qui franchissent une voie communale, un tirant d'air d'au moins 4,30 mètres doit être réservé sur toute la largeur de la chaussée
- les caractéristiques de la chaussée doivent être homogènes en matière de déclivité et de rayon des courbes.

Les dépendances des voies 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. Les articles L112-1 à 7 du Code de la voirie routière, regroupés dans une section intitulée « alignement », précise les règles de délimitation des voies du domaine public routier.

3.1.3. ENTRETIEN

L'entretien des voies communales est une **dépense obligatoire** mise à la charge des communes (art. L141-8 du Code de la voirie routière). Aussi, la répartition de la dotation globale de fonctionnement est en partie proportionnelle à la longueur du linéaire réel des voies classées dans le domaine public communal.

Les principes de gratuité et de liberté de circulation s'appliquent, et **la mise en place d'une caution demandée aux utilisateurs est illégale**. Cependant, dès lors qu'une voie communale est entretenue à l'état de viabilité, l'article L141-9 permet d'imposer aux entreprises une **contribution spéciale** proportionnée à la dégradation causée par des usages entraînant une **détérioration anormale**. Cette contribution peut être acquittée en argent ou en nature et faire l'objet d'un abonnement. À défaut d'accord amiable, elle est fixée annuellement sur la demande des communes par les tribunaux administratifs, après expertise, et recouvrée comme en matière d'impôts directs. En cas de dégâts, il est avant tout conseillé de chercher un arrangement à l'amiable et de simplement demander la remise en état au responsable des dommages.

En ce qui concerne les riverains, l'article L114-1 prévoit la création de **servitudes destinées à assurer une meilleure visibilité** pour les propriétés à proximité de croisements, virages ou points dangereux ou incommodes pour la circulation publique. Ces servitudes ouvrent droit à des indemnités compensatrices et peuvent comporter :

- l'obligation de supprimer les murs de clôtures ou de les remplacer par des grilles,
- l'obligation de supprimer les plantations gênantes,
- l'interdiction de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations quelconques au-dessus du niveau fixé par le plan de dégagement qui détermine les terrains sur lesquels s'exercent des servitudes de visibilité et définit ces dernières ;
- l'obligation de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau au plus égal au niveau qui est fixé par le plan de dégagement;
- le droit pour l'autorité gestionnaire de la voie d'opérer la résection des talus, remblais et de tous obstacles naturels de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

Par ailleurs, l'article L2212-2-2 du Code général des collectivités territoriales indique que dans l'hypothèse où, après mise en demeure sans résultat, le maire procéderait à l'exécution forcée de **travaux d'élagage destinés à mettre fin à l'avance de plantations privées** sur l'emprise des voies communales afin de garantir la sûreté et la commodité du passage, les frais afférents aux opérations sont mis à la charge des propriétaires négligents. En complément, l'article R116-2 du Code de la voirie routière prévoit une amende pour ceux qui, en l'absence d'autorisation, ont établi ou laissé croître des arbres ou haies à moins de deux mètres de la limite du domaine public routier.

3.1.4. FERMETURE / RESTRICTIONS

Par définition, les voies du domaine public routier communal sont ouvertes à la circulation. Néanmoins, leur fermeture est possible si elle résulte d'une **mesure de police motivée**, soit pour des motifs de sécurité (art. R141-3 du Code de la voirie routière), soit pour des motifs liés à la protection de l'environnement, et ce par **arrêté préfectoral ou municipal** (articles L2213-4 et L2215-3 du Code général des collectivités territoriales). 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.

3.1.5. PERMISSIONS DE VOIRIE

Les articles L113-3 à 7 du Code de la voirie routière prévoient le cas des travaux exécutés par les exploitants de réseaux de télécommunication ouverts au public et des services publics de transport ou de distribution de gaz ou d'électricité. En dehors de ces cas particuliers et de l'installation par l'État des équipements visant à améliorer la sécurité routière, l'article L113-2 précise que 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. Le cas échéant, l'exploitant forestier doit donc faire parvenir une demande au gestionnaire de la voie. Pour la voirie départementale, un règlement départemental des voiries précise les choses, disponible auprès de chaque Conseil Départemental.

3.2. CHEMINS RURAUX

3.2.1. GENERALITES

Les chemins ruraux, généralement cadastrés, appartiennent aux communes et font partie de leur domaine privé. Ils sont **affectés à l'usage du public** mais n'ont pas été classés comme voies communales.

L'affectation à l'usage du public est présumée, notamment par l'utilisation du chemin rural comme voie de passage ou par des actes réitérés de surveillance ou d'entretien par l'autorité municipale (signalisation, comblement d'un trou...). En complément, tout chemin affecté à l'usage du public est présumé, jusqu'à preuve du contraire, appartenir à la commune sur le territoire de laquelle il est situé (art. L161-3 du Code rural et de la pêche maritime). Même s'il n'est plus praticable, un chemin rural reste affecté à l'usage du public par définition. Il peut cependant être désaffecté par délibération, après enquête publique. Le chemin devient alors une parcelle du domaine privé de la commune.

L'aliénation des chemins ruraux est possible seulement s'ils cessent d'être affectés à l'usage du public. Mais puisqu'ils font partie du domaine privé communal, les chemins ruraux sont **prescriptibles**. Par exemple, labourer un chemin rural est interdit par le Code rural, mais si une personne le fait sans jamais être sanctionnée, la prescription acquisitive au terme du délai légal (30 ans en général) peut être invoquée.

Remarque n°1 : certains chemins ruraux sont classés dans le Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR), ce qui les rend inaliénables et imprescriptibles. Le maintien d'une continuité de l'itinéraire doit être maintenu avec la proposition d'un itinéraire de substitution si celui empruntant le chemin rural vient à être coupé.

Remarque n°2 : les « **chemins vicinaux** », créés en 1836, ont été supprimés en 1959. Depuis, ces chemins sont soit des voies communales, soit des chemins ruraux. Un chemin vicinal peut donc apparaître dans des documents anciens, mais il **n'a plus d'existence juridique**.

3.2.2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

C'est l'article D161-8 du Code rural et de la pêche maritime qui précise ce point :

« I. – [...] Le tracé, le profil en long et le profil en travers de tout chemin rural construit postérieurement au 3 décembre 1969 doivent être arrêtés en fonction des dessertes et communications à assurer et dans le souci de le réaliser avec des caractéristiques homogènes.

La chaussée et les ouvrages d'art doivent pouvoir supporter avec un entretien normal les efforts dus aux véhicules, matériels et modes de traction couramment utilisés dans la commune.

*II. - **Sauf circonstances particulières appréciées par le conseil municipal dans une délibération motivée, aucun chemin rural ne doit avoir une largeur de plate-forme supérieure à 7 mètres et une largeur de chaussée supérieure à 4 mètres.** Des surlargeurs doivent toutefois être ménagées à intervalles plus ou moins rapprochés pour permettre le croisement des véhicules et matériels lorsque, sur des sections données, la nature du trafic le justifie.*

Au passage sous les ouvrages d'art, la largeur de la plate-forme doit être au moins égale à celle de la plate-forme en section courante, mais sans pouvoir dépasser le maximum de 7 mètres prévu à l'alinéa précédent.

Le tracé des chemins ruraux doit être aussi rectiligne que possible et le rayon des courbes en plan aussi grand que les circonstances locales le permettent.

La valeur des déclivités doit être réduite au minimum, compte tenu de la configuration des lieux.

Les profils en long et en travers doivent être établis de manière à assurer l'écoulement des eaux pluviales et l'assainissement de la plate-forme.

III. - Sous les ouvrages d'art qui franchissent un chemin rural, un tirant d'air d'au moins 4,30 mètres doit être réservé sur toute la largeur de la chaussée.

Les surcharges de calcul et d'épreuve des ouvrages d'art supportant les chemins ruraux sont déterminées comme pour les voies communales. »

L'article D161-9 ajoute que les prescriptions des points II et III s'appliquent aux chemins ruraux et ouvrages d'art construits après le 3 octobre 1969, et qu'elles s'appliquent également, sauf circonstances particulières appréciées par le conseil municipal dans une délibération motivée, aux chemins ruraux et ouvrages d'art qui, existant à cette date, font l'objet d'aménagements postérieurs entraînant de profondes modifications de leurs caractéristiques.

3.2.3. 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.

Des **contributions spéciales** peuvent, dans les conditions prévues pour les voies communales, être imposées par la commune aux propriétaires ou entrepreneurs responsables de **détériorations anormales** (art. L161-8 du Code rural et de la pêche maritime).

Conseil paru dans la Lettre du Maire rural du 15 novembre 2012 : « *Si la commune n'a pas les moyens financiers d'assurer l'entretien de ses chemins ruraux, elle peut : solliciter une **souscription volontaire** soumise à acceptation du conseil municipal (art. D161-5 à D161-7 du Code rural) ; créer une **taxe spéciale** qui est recouvrée comme un impôt local et dont la liste des assujettis ainsi que le montant de la taxe sont arrêtés par le conseil municipal (art. L161-7) ; voter des contributions spéciales, dont le produit doit être exclusivement affecté à la réparation du chemin ou au remboursement des dépenses faites. Elles peuvent être mises à la charge des propriétaires et utilisateurs, responsables des dégradations (art. L161-8). La commune peut aussi demander une aide au conseil [départemental] si le chemin rural est inscrit au plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnées. »*

L'article D161-14 du Code rural et de la pêche maritime défend expressément « *de nuire aux chaussées des chemins ruraux et à leurs dépendances ou de compromettre la sécurité ou la commodité de la circulation sur ces voies* » en citant de façon non exhaustive :

- la circulation des catégories de véhicules et de matériels dont l'usage a été interdit par arrêté du maire dans les conditions prévues à l'article D. 161-10 (cf. 4.2.5.) ;
- la détérioration des talus, accotements, fossés ;
- le dépôt sur les chemins d'objets et produits susceptibles de porter atteinte à la sécurité de la circulation ;
- de manière générale, tout acte portant atteinte ou de nature à porter atteinte à l'intégrité des chemins ruraux et des ouvrages qu'ils comportent, à en modifier l'assiette ou à y occasionner des détériorations.

Les branches et racines des arbres qui avancent sur l'emprise des chemins ruraux doivent être coupées, à la diligence des propriétaires ou exploitants, dans des conditions qui sauvegardent la sûreté et la commodité du passage ainsi que la conservation du chemin ; les haies doivent être conduites à l'aplomb de la limite des chemins ruraux (article D161-24 du Code rural et de la pêche maritime). Les travaux d'élagage peuvent être effectués d'office par la commune, aux frais des riverains négligents, après une mise en demeure restée sans résultat.

Si des plantations d'arbres et de haies vives peuvent être faites le long des chemins ruraux sans conditions de distance, elles sont contraintes par les préconisations précédentes, par les éventuelles servitudes de visibilité et par un possible arrêté municipal désignant les chemins le long desquels les plantations devront être en retrait (art. D161-22). Enfin, l'article D161-23 précise que les plantations privées existant dans l'emprise du chemin peuvent être conservées lorsqu'elles ne troublent pas la sûreté ou la commodité du passage, mais ne peuvent pas être renouvelées. Lorsque la viabilité du chemin rend nécessaire leur destruction, les propriétaires sont mis en demeure, par arrêté du maire, d'avoir à les enlever dans un délai déterminé. Si les plantations ont plus de trente ans d'âge, le droit des propriétaires se résout en une indemnité qui est réglée à l'amiable ou, à défaut, comme en matière d'expropriation.

3.2.4. CREATION OU MODIFICATION D'UN CHEMIN RURAL

Un chemin rural peut être **créé ex-nihilo** :

- Par délibération du conseil municipal, précédée d'une enquête publique, si le terrain appartient déjà à la commune.
- Si le tracé traverse une propriété privée et à défaut d'accord amiable, par une procédure d'expropriation. Un juge administratif contrôle alors la procédure d'enquête et l'existence de l'utilité publique elle-même justifiée par l'affectation à l'usage du public. Cela exclu notamment les voies desservant une seule propriété. Un chemin rural faisant par définition partie du domaine privé de la commune, celle-ci doit acquérir les parcelles destinées au tracé du chemin, à l'amiable ou par expropriation.
- Dans le cadre d'un aménagement foncier rural, qui remplace le remembrement.

Un chemin rural peut aussi être **issu d'une voie existante** :

- Par déclassement d'une voie communale. Il suffit de prendre une délibération dans ce sens, après enquête publique si l'opération a pour conséquence de modifier les conditions de desserte ou de circulation sur la voie (art. L141-3 du Code de la voirie routière).
- Par incorporation des chemins entretenus par des associations syndicales ou des associations foncières, les propriétés desservies concourant aux dépenses d'entretien (art. L161-6 et D161-1 du Code rural).

Concernant les délibérations de redressement (= augmentation de rayons de courbure ou suppression de sinuosités) ou d'élargissement des chemins ruraux, il existe une **procédure d'appropriation de plein droit** relevant de l'article L161-9 du Code rural et de la pêche maritime, qui renvoie à l'article L141-6 du Code de la voirie routière relatif aux voies communales, en ajoutant une **limite maximale d'élargissement de 2 mètres** pour les chemins ruraux. Le transfert de propriété au profit de la commune est possible pour les parcelles non bâties situées à l'intérieur des limites fixées par un plan parcellaire annexé à la délibération. A défaut d'accord amiable, une indemnité est fixée et payée comme en matière d'expropriation. Pour des élargissements au-delà de 2 mètres et en l'absence d'accord amiable avec les propriétaires concernés, il est nécessaire de recourir à la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Remarque : la cession gratuite de terrains en vue de l'élargissement, du redressement ou de la création de voies publiques a été rendue inconstitutionnelle (Conseil constitutionnel, 22/09/2010). Cette disposition n'a jamais existé pour les chemins ruraux.

3.2.5. FERMETURE / RESTRICTIONS

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. D161-10 du Code rural et de la pêche maritime), soit pour des motifs liés à la protection de l'environnement (art. L2213-4 du Code général des collectivités territoriales). Le préfet peut également intervenir (art. L2215-3 du Code général des collectivités territoriales). **Un arrêté doit alors être publié** et une signalisation réglementaire doit être installée sur les abords de la voie.

3.3. VOIES PRIVEES

3.3.1. GENERALITES

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, en l'absence de signalisation et si elles sont carrossables par une voiture de tourisme, ouvertes par défaut à la circulation publique : c'est la **présomption d'ouverture**.

3.3.2. FERMETURE / RESTRICTIONS

La décision d'ouvrir ou fermer des voies privées à la circulation publique est une décision du propriétaire dans l'exercice de son **droit de propriété**. Le fait que la voie privée appartienne à une personne publique n'y change rien. Ainsi, pour les voies privées de la commune, la décision relève d'une simple délibération du conseil municipal.

De plus, il est possible pour le maire ou le Préfet de prendre un **arrêté de police motivé** pour interdire ou réglementer la circulation, en particulier pour des motifs environnementaux.

3.3.3. CAS DES CHEMINS ET SENTIERS D'EXPLOITATION

Les chemins et sentiers d'exploitation sont l'objet des articles L162-1 à L162-5 du Code rural et de la pêche maritime. **Ils servent exclusivement à la communication entre divers fonds, ou à leur exploitation. Ils desservent donc plusieurs propriétés** situées en zone rurale. 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. Il faut l'unanimité des propriétaires pour décider de faire disparaître un chemin d'exploitation.

L'usage de ces chemins peut être interdit au public, sur décisions des propriétaires, dans le cadre de l'exercice de leur droit de propriété. Une distinction existe entre :

- les ayants-droit des propriétaires (acheteurs de coupe, titulaires d'un droit de chasse, affouagistes...). Ces personnes sont censées avoir le droit de circuler mais il est possible de stipuler des restrictions dans les clauses d'un contrat (vente de coupe, bail de chasse, règlement d'affouage...).
- les tiers (propriétaires de terrains non desservis). Ils peuvent circuler librement si le chemin est ouvert à la circulation publique. Sinon, ils peuvent solliciter une autorisation de passage.

Tous les propriétaires concernés sont tenus de participer à l'entretien du chemin ou sentier d'exploitation, **au prorata de l'usage**, sauf renonciation à utiliser le chemin.

3.3.4. CAS DES CHEMINS D'ASSOCIATION FONCIERE

Les associations foncières sont l'objet des articles L131-1 à L136-13 du Code rural et de la pêche maritime. Les chemins d'association foncière résultent du « remembrement », devenu « aménagement foncier agricole et forestier » en 2005. Ainsi, certains chemins ruraux qui desservaient des champs et de la forêt sont devenus des chemins d'association foncière après remembrement.

Dotés d'un numéro cadastral, Les chemins d'association foncière **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 ne fait qu'y gérer l'entretien).

L'association foncière, administrée par un bureau dont le maire ou un conseiller qu'il désigne fait partie, respecte des statuts et un règlement de service qui 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) auprès de tiers non adhérents.

3.3.5. AUTRES VOIES PRIVEES

Les voies privées qui n'ont pas le caractère de chemins ou de sentiers d'exploitation se situent **à l'intérieur d'une seule et même propriété**, et sont rattachées à cette propriété. Elles sont aussi appelées chemins intérieurs. Ceux-ci sont régis par les règles du droit commun en matière de propriété.

Le propriétaire peut créer, modifier ou supprimer librement ces chemins. Il est libre de les **ouvrir ou non à la circulation publique**. **L'entretien est du ressort du propriétaire**. Il est possible d'établir des **conventions de passage** qui formalisent les conditions de passage. Le propriétaire du chemin peut y prévoir le paiement d'une contribution pour l'utilisation de son chemin.

3.4. SERVITUDES ET PRESCRIPTION ACQUISITIVE

Un **droit de passage** sur une propriété voisine est possible lorsqu'il est reconnu par la loi (servitude légale). C'est le cas d'un droit de passage pour un terrain enclavé. Dans tous les autres cas, un accord amiable est nécessaire (servitude conventionnelle). En cas de conflit, le tribunal de grande instance est compétent.

3.4.1. SERVITUDE LEGALE POUR UN TERRAIN ENCLAVE

Le propriétaire dont les fonds sont **enclavés** et qui n'a sur la voie publique aucune issue, ou qu'une issue insuffisante, 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 (articles 682 à 685-1 du Code civil).

Le propriétaire du terrain permettant le désenclavement (le fonds servant) n'a pas à autoriser le passage au propriétaire du terrain enclavé (le fonds dominant). **L'autorisation est acquise en vertu de la loi.** Au besoin, une convention a pour seuls objets de reconnaître l'état d'enclave et de fixer les conditions techniques et financières de l'exercice de la servitude. La servitude de passage cesse si le terrain n'est plus enclavé. Dans ce cas, la cessation peut être constatée par accord amiable ou en justice. Attention : après 30 ans d'usage continu, l'emplacement du droit de passage et son mode d'exercice sont acquis.

L'article 683 précise que le passage doit régulièrement être pris du côté où le **trajet est le plus court** du fonds enclavé à la voie publique, et être fixé dans l'endroit **le moins dommageable** à celui sur le fonds duquel il est accordé.

3.4.2. SERVITUDE CONVENTIONNELLE POUR UN TERRAIN DIFFICILE D'ACCES

Si une propriété n'est pas enclavée, **l'accord du voisin est toujours nécessaire** pour obtenir un droit de passage sur son terrain (en cas de difficulté d'accès par les sentiers classiques par exemple). On parle de servitude conventionnelle.

Un **accord amiable écrit** doit être trouvé et préciser l'emplacement du droit de passage, son mode d'exercice (accès à pieds, en voiture...), et le montant de l'indemnité que le propriétaire du fonds dominant doit verser au propriétaire du fonds servant. Cette indemnité, dont le montant doit être proportionnel au dommage causé, est librement fixée par les deux propriétaires.

Lorsqu'il est reconnu par un accord amiable, le droit de passage peut être modifié uniquement d'un commun accord. L'extinction d'un droit de passage contractuel peut être constatée par le juge si ce droit de passage n'a pas été utilisé pendant 30 ans.

3.4.3. PRESCRIPTION ACQUISITIVE

La prescription acquisitive est aussi appelée **usucapion**. C'est un moyen d'acquérir un bien ou un droit par l'effet de la possession sans que celui qui l'allègue soit obligé d'en rapporter un titre ou qu'on puisse lui opposer l'exception déduite de la mauvaise foi (article 2258 et suivants du Code civil).

Pour pouvoir prescrire, il faut une possession continue et non interrompue, paisible, publique, non équivoque, et à titre de propriétaire (art. 2261). La prescription acquisitive est interrompue lorsque le possesseur d'un bien est privé pendant plus d'un an de la jouissance de ce bien soit par le propriétaire, soit même par un tiers (art. 2271). **Le délai de prescription requis pour acquérir la propriété immobilière est de trente ans**, d'où la notion de prescription trentenaire. Toutefois, celui qui acquiert de bonne foi et par juste titre un immeuble en prescrit la propriété par dix ans (art. 2272).

3.5. DOCUMENTS UTILES POUR LA RECHERCHE DE STATUTS

3.5.1. RECOURS AU CADASTRE

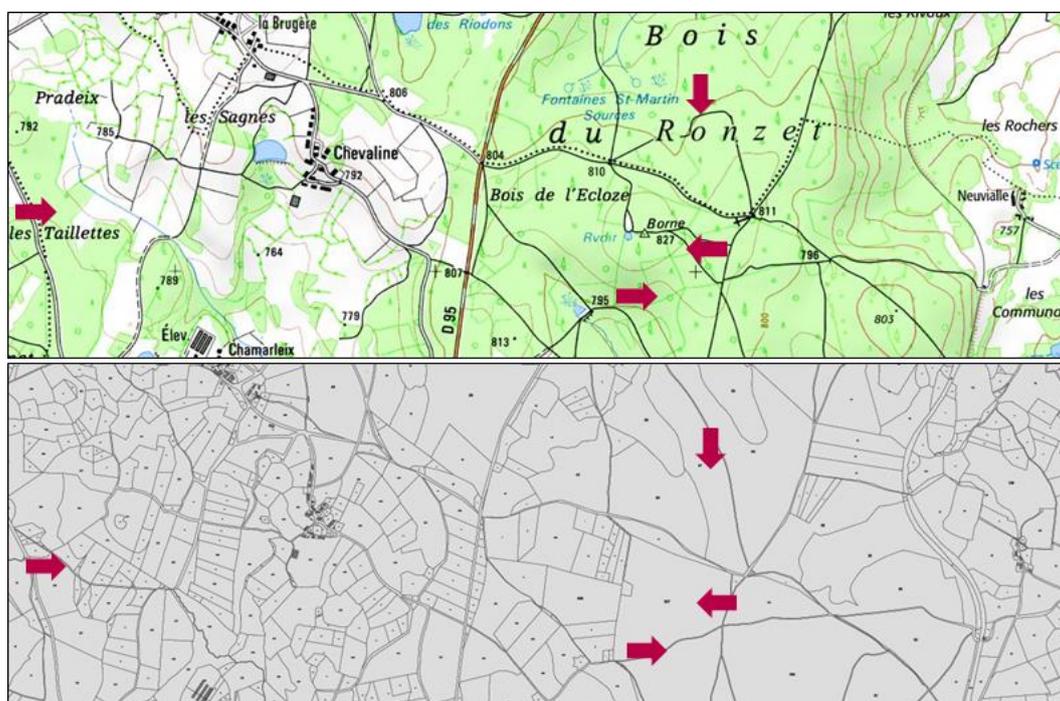
Les documents cadastraux sont des pièces de nature purement administrative ; ils ne constituent en aucun cas une preuve (ou même une présomption) de propriété. **Il s'agit uniquement de documents utilisés à des fins fiscales.** En conséquence, les informations figurant sur un cadastre n'ont pas de valeur juridique, et les dénominations des chemins y figurant peuvent être contestées. Bien que des liaisons étroites existent entre le cadastre et les titres de propriétés, **la situation cadastrale n'est pas une preuve de propriété.**

En cas de désaccord, seul un géomètre privé peut, en sa qualité d'expert, déterminer les droits de chacun. Et dans l'hypothèse où cet expert ne disposerait d'aucun élément pour opérer une délimitation, notamment en l'absence de preuve, le différend doit alors être porté devant l'autorité judiciaire, par une action en revendication auprès du tribunal de grande instance.

3.5.2. AUTRES DOCUMENTS

Les documents que la commune pourra être amenée à rechercher en priorité sont :

- arrêtés de classement et de déclassement du domaine public (pour les voies communales) ;
- tableaux de classement, registres et plans établis suite à l'Ordonnance 59-115 du 7 janvier 1959 relative à la voirie des collectivités locales (dernière « mise-à-jour » généralisée des voies communales et chemins ruraux) ;
- registre des arrêtés municipaux concernant gestion, surveillance et police des voies communales et chemins ruraux ;
- actes de propriété ainsi que les plans qui y sont annexés ;
- jugements attributifs de propriété, échanges, intégrations au domaine communal ;
- plans et procès-verbaux de bornage concernant la gestion du domaine privé.



Ci-dessus, exemples de décalage entre les données cadastrales et la desserte existant réellement.

4. OUVERTURE ET FERMETURE DES VOIES A LA CIRCULATION PUBLIQUE

4.1. PRINCIPES DE LA CIRCULATION DANS LES ESPACES NATURELS

La liberté d'aller et venir a, en France, une valeur constitutionnelle. Le piéton jouit ainsi d'une liberté de circuler et peut librement marcher dans la nature, même en dehors de sentiers et chemins, à conditions :

- qu'il s'agisse d'espaces non clos (une clôture ou une haie vive manifestant le refus du propriétaire de voir des tiers pénétrer chez lui à travers ses parcelles, et tout portail, portillon, grille, manifestant le refus de voir des tiers circuler sur ses chemins privés) ;
- qu'il ne commette pas de dommage.

Si le public se déplace autrement qu'à pied, il ne peut circuler que sur des voies ouvertes à la circulation publique :

- l'article R163-6 du Code forestier rend punissable **tout conducteur, ou à défaut tout détenteur, de véhicules, bestiaux, animaux de charge ou de monture** trouvés dans les bois et forêts, sur des routes et chemins interdits à la circulation de ces véhicules et animaux (contravention de 4^e classe : 750 € maximum) ou hors des routes et chemins (5^e classe : 1 500 € maximum ou 3 000 € en cas de récidive) ;
- l'article L362-1 du Code de l'environnement interdit par ailleurs la circulation des **véhicules à moteur** en dehors des voies classées dans le domaine public routier, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur (contravention de 5^e classe) ;
- ce même article demande à ce que la charte de chaque Parc naturel régional ou Parc national comporte un article établissant les règles de circulation des véhicules à moteur sur les voies et chemins de chaque commune adhérente du parc et des communes situées en tout ou partie dans le cœur du Parc national ;
- l'article L362-1 ne s'applique pas aux véhicules utilisés pour une mission de service public, à ceux utilisés à des fins d'exploitation ou d'entretien ou à ceux utilisés par les propriétaires ou leurs ayants droit.

Remarque : une forêt de l'État, d'une collectivité, d'un établissement public et d'une section où le régime forestier est appliqué est appelée « forêt publique ». Il s'agit en fait de la propriété privée d'une personne publique, et les règles de circulation sont inchangées.

4.2. POSSIBILITES D'OUVERTURE OU FERMETURE A LA CIRCULATION PUBLIQUE

4.2.1. CONSEQUENCES DE L'OUVERTURE A LA CIRCULATION PUBLIQUE

L'ouverture à la circulation publique d'une voie, même privée, implique **l'application du Code de la route** et fait peser sur le propriétaire de cette voie une triple **obligation de sécurité** :

- entretenir le chemin ;
- faire instituer par l'autorité de police une réglementation adaptant le code de la route aux conditions de circulation (vitesse / tonnage / stationnement...) et prendre un arrêté municipal en conséquence, lié à la sécurité publique ;
- implanter une signalisation conformément au Code de la route (pour la réglementation spécifique instituée et pour signaler les dangers éventuels).

4.2.2. LIEN ENTRE STATUT JURIDIQUE ET OUVERTURE A LA CIRCULATION PUBLIQUE

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 à la circulation publique et leur fermeture ne peut résulter que d'une mesure de police motivée, 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**. Ils sont ouverts à la circulation publique par définition et leur fermeture ne peut résulter que d'une mesure de police motivée. Un arrêté doit alors être publié et une signalisation réglementaire 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. L'éventuelle ouverture à la circulation publique des voies privées **dépend de la décision du ou des propriétaires concernés**. Cependant, en l'absence de panneaux interdisant la circulation publique ou de dispositifs de fermeture, la jurisprudence considère qu'il y a :

- **présomption d'ouverture** à la circulation si les voies sont « circulables » : revêtues, empierrées ou carrossables pour un véhicule de tourisme ;
- non présomption d'ouverture si le chemin présente un aspect non carrossable, non entretenu et ne sert manifestement qu'à l'exploitation du domaine. C'est le cas des simples sentiers forestiers ou pistes sommaires non revêtues. La présomption de voie fermée est renforcée si la voie privée ne rejoint ni voie publique, ni habitations.

4.2.3. FERMETURE A LA CIRCULATION PUBLIQUE PAR DECISION DU PROPRIETAIRE

Il s'agit d'une simple mesure de gestion interne que le propriétaire a tout loisir de prendre, que ce soit un particulier, une association foncière ou une personne publique. Dans ce cas, aucun formalisme de la décision de fermeture ni aucune signalisation ne sont exigés. Pour une commune, une simple délibération du Conseil municipal suffit.

La Cour de cassation, dans son arrêt du 18 février 2003, a rappelé que la législation en vigueur n'exige pas que « l'interdiction de circulation sur les voies non ouvertes à la circulation publique soit matérialisée » sauf « pour les chemins présentant un aspect carrossable pouvant faire présumer de leur ouverture à la circulation » .

4.2.4. FERMETURE POUR DES MOTIFS ENVIRONNEMENTAUX

Article L2213-4 du Code général des collectivités territoriales (et L2215-3 pour des pouvoirs similaires aux Préfets) :

« Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de 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.

Dans ces secteurs, le maire peut, en outre, par arrêté motivé, soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s'exerçant sur la voie publique, à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et ne peuvent s'appliquer d'une façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels. »

L'arrêté, dont la portée ne peut être ni générale ni absolue, doit désigner avec précision des chemins ou secteurs de la commune concernés par l'interdiction et expliquer la raison des limitations des accès. Toutefois, le Conseil d'État, a admis que l'interdiction de circuler sur certaines voies communales édictée par le maire n'avait pas à être limitée dans le temps (Conseil d'État, 12 décembre 1997, commune d'Aydat, n° 173231).

4.2.5. FERMETURE POUR INCOMPATIBILITE AVEC LA CONSTITUTION DES CHEMINS

Article R141-3 du Code de la voirie routière :

*« Le maire peut interdire d'une manière temporaire ou permanente l'usage de tout ou partie du **réseau des voies communales** aux catégories de véhicules dont les caractéristiques sont incompatibles avec la constitution de ces voies, et notamment avec la résistance et la largeur de la chaussée ou des ouvrages d'art. »*

Article D161-10 du Code rural et de la pêche maritime :

*« Dans le cadre des pouvoirs de police prévus à l'article L.161-5, le maire peut, d'une manière temporaire ou permanente, interdire l'usage de tout ou partie du **réseau des chemins ruraux** aux catégories de véhicules et de matériels dont les caractéristiques sont incompatibles avec la constitution de ces chemins, et notamment avec la résistance et la largeur de la chaussée ou des ouvrages d'art. »*

Concrètement, il peut s'agir de limitations de tonnage ou de vitesse face aux risques identifiés en matière de sécurité ou d'endommagement de voirie, ouvrages d'art et abords, sous réserve de respecter le principe d'absence d'entrave à l'activité économique. Ces limitations ne peuvent pas être discriminatoires entre les catégories d'utilisateurs. Par exemple, il n'est pas possible d'interdire l'accès aux véhicules de plus de 3,5 tonnes engins agricoles excepté.

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

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

4.2.6. BARRIERES DE DEGEL

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 de la dizaine de tonnes). L'objectif est de sauvegarder le patrimoine routier en évitant sa destruction et des coûts de remise en état insupportables pour la collectivité.

Article R411-20 du Code de la route :

« Le préfet pour les routes nationales, le président du conseil départemental pour les routes départementales [...], le maire pour les autres routes peut ordonner l'établissement de barrières de dégel. Ces autorités fixent les conditions de circulation sur les routes ou sections de routes soumises aux barrières de dégel.

L'établissement de barrières de dégel sur les routes forestières relève de la compétence du préfet, du président du conseil départemental ou du maire selon que la route appartient au domaine forestier national, départemental ou communal. [...] »

4.3. COMMENT SIGNALER LA FERMETURE D'UNE VOIE ?

Concernant les dispositifs de fermeture, la responsabilité du gardien de l'obstacle est nécessairement engagée chaque fois que le dispositif de fermeture a été installé sans précaution 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**. Ainsi, il est recommandé :

- de ne jamais tendre de câbles, de fils de fer et moins encore de barbelés ;
- en cas d'installation de chaînes, prévoir un dispositif de signalement de couleur rouge et blanche ou des réflecteurs ;
- en cas de pose de barrières, 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, veiller à leur visibilité et à leur écartement.

Dans le cas où un arrêté réglementant la circulation existe, il doit être accompagné par la mise en place d'une **signalétique réglementaire** sur le terrain. Quelques exemples :

- B0 : circulation interdite à tous véhicules (inclut les VTT...) dans les deux sens ;
- B1 : sens interdit à tout véhicule ;
- B7b : accès interdit à tous les véhicules à moteur ;
- B9d : accès interdit aux véhicules agricoles à moteur ;
- B13 : limitation du poids total autorisé en charge ou du poids total roulant autorisé ;
- B14 : limitation de vitesse ;
- 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 ... ». La mention « sauf ayants droits » prête parfois à confusion ; lui préférer la mention « sauf autorisation ».



A gauche, dispositif à proscrire. A droite, dispositif à encourager.

5. SYNTHÈSE DES PARTIES 3 ET 4

	Domaine public routier	Domaine privé communal	Propriété privée ou domaine privé des personnes publiques	
Statut juridique	Autoroute, RN, RD, voie communale	Chemin rural	Chemin d'exploitation	Chemin privé
Code de référence	Code de la voirie routière	Code rural et de la pêche maritime		
Destination	Circulation publique	Usage du public	Communication entre fonds ruraux et exploitation de ces fonds	Communication et desserte d'une propriété
Ouverture à la circulation publique	Par définition (+ permission de voirie ou de stationnement si occupation du domaine public)		Décision du propriétaire, mais présomption d'ouverture possible	
Fermeture à la circulation publique	Mesure de police motivée		<ol style="list-style-type: none"> décision du propriétaire pas de présomption d'ouverture mesure de police motivée 	
Formalisme de la décision de fermeture	Arrêté de l'autorité de police, signalisation réglementaire		<ol style="list-style-type: none"> aucun signalisation ou dispositif de fermeture si présumé ouvert arrêté et signalisation 	
Participation du propriétaire à l'entretien	Obligation financière d'entretien (commune pour voies communales)	Pas d'obligation d'entretien (mais la commune peut être juridiquement responsable des sinistres liés à un défaut d'entretien)	Par les propriétaires desservis au prorata de l'usage	Pas d'obligation, exercice du droit de propriété
Participation de tiers à l'entretien	Contribution spéciale possible	Contribution spéciale possible / souscription volontaire / taxe spéciale	Conventions de passage possible	
Protection	Imprescriptible et inaliénable	Prescriptible, aliénable si cesse d'être affecté à l'usage du public	Prescriptible et aliénable	

6. CADRAGE DE LA CIRCULATION DES BOIS

6.1. RESPONSABILITE DE L'ACHETEUR DE BOIS

Le Code civil (art. 1384) 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 (donc de responsabilité) des bois change selon le type et le mode de vente. En résumé, le transfert de propriété a lieu le jour de la vente et est précisé sur le contrat de vente. **Pour des bois vendus sur pied**, les litiges liés aux dégâts causés à la voirie ont lieu entre **l'acheteur de bois** et le propriétaire du chemin. **Pour des bois vendus bord de route**, les litiges liés à l'exploitation sont sous la responsabilité du **propriétaire** en tant que maître d'ouvrage de l'exploitation, puis sous celle de **l'acheteur de bois** pour les litiges liés au transport de la place de dépôt jusqu'au lieu de transformation.

Que ce soit l'acheteur pour des bois vendus sur pied, ou le propriétaire pour des bois vendus bord de route, on peut aussi utiliser le terme générique de **donneur d'ordre** de l'exploitation. Seule sa responsabilité civile est engagée. Pour la responsabilité pénale, « *nul ne peut être punissable que de son propre fait* » (Conseil constitutionnel, Tables d'analyses du 1^{er} janvier au 31 décembre 2012). La responsabilité pénale est celle du contrevenant.

Remarque : si plusieurs exploitants utilisent une même voie pendant la même période, il est difficile de savoir et prouver qui est responsable des éventuels dégâts.

6.2. CIRCULATION DES « BOIS RONDS »

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.

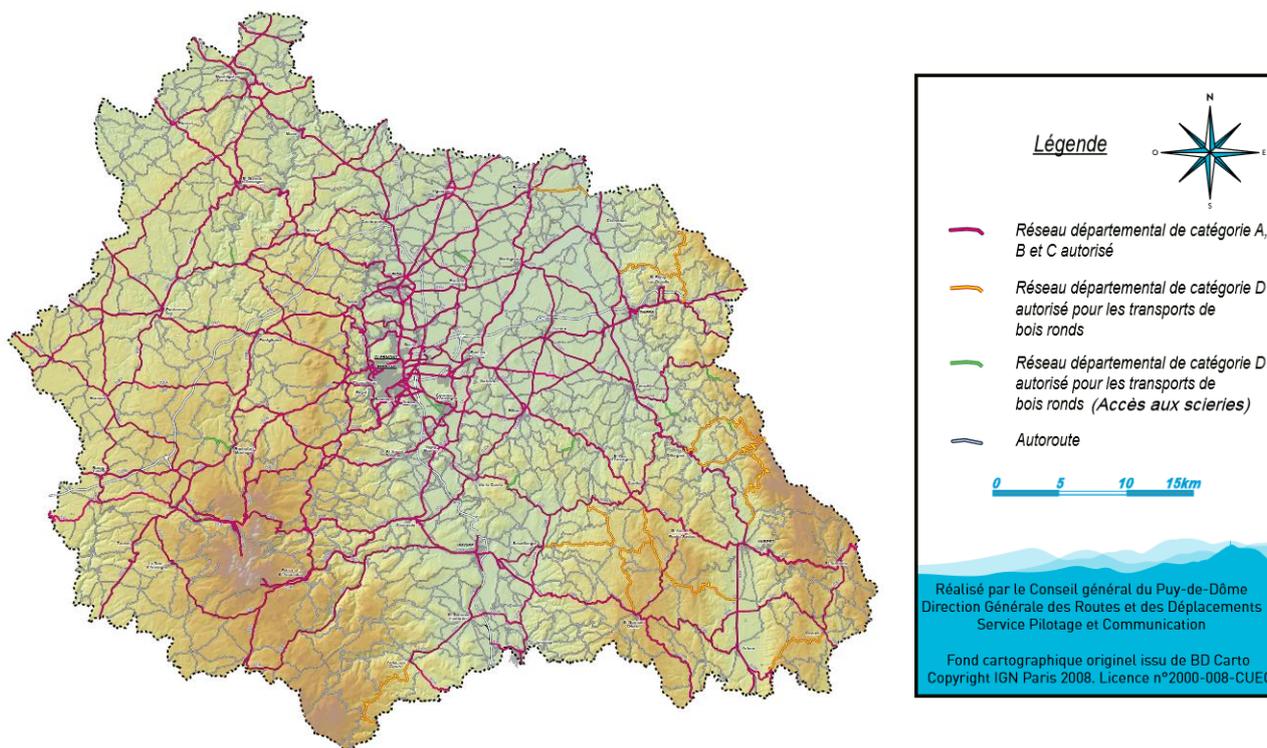
Le décret n°2009-780 du 23 juin 2009 précise que le poids total roulant d'un véhicule ne doit pas dépasser **48 tonnes pour 5 essieux et 57 tonnes pour 6 essieux et plus**. La longueur d'un ensemble ne peut par ailleurs pas dépasser 16,50 m (18,75 m si tracteur avec grue et arrière-train forestier), plus possibilité de dépassement arrière de 3 m. Lorsque le chargement dépasse les longueurs citées ci-dessus, il entre dans la catégorie des transports exceptionnels.

L'autocontrôle du poids de charge a été introduit depuis le 1^{er} juillet 2010, avec des dispositions transitoires jusqu'en juillet 2015 pour les véhicules immatriculés avant cette date. Il s'agit, pour l'entreprise de transport, d'avoir un dispositif embarqué de pesage ou de document de pesée faisant état du poids du chargement.

Un plan de transport doit être mis en place par les entreprises réceptionnaires de bois ronds lorsque leur chiffre d'affaires est supérieur à 5 millions d'euros. En cas d'absence d'alternative économiquement viable, 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 du département, et téléchargeable sur son site Internet ou celui de la Direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DRAAF).

L'article L153-8 du Code forestier, entré en vigueur en 2014, prévoit la mise en place, par chaque département, d'un **schéma d'accès à la ressource forestière** en concertation avec les communes et les établissements publics de coopération intercommunale concernés. Ce schéma prévoit des itinéraires empruntant des routes départementales, communales et intercommunales et permettant d'assurer le transport de grumes depuis les chemins forestiers jusqu'aux différents points de livraison. La définition du schéma d'accès à la ressource forestière au-delà des routes départementales se fait progressivement mais n'a été finalisé que par très peu de départements en 2021.



6.3. LA TRAVERSEE DE COURS D'EAU

Le milieu forestier abrite de nombreux cours d'eau, en particulier ceux en tête de bassin versant. Si les cours d'eau en milieu forestier sont généralement les mieux préservés, la gestion et l'exploitation forestière peuvent impacter négativement ces milieux par la mise en suspension de matériaux fins ou la dégradation du lit.

Tout franchissement de cours d'eau doit faire l'objet d'une **déclaration d'intervention** auprès du service « Police de l'Eau » de la DDT, qui oriente la procédure selon l'impact sur le milieu (déclaration ou autorisation). Si le franchissement est nécessaire et inévitable, plusieurs dispositifs, temporaires ou permanents sont envisageables. La mise en place de tels dispositifs est soumise à la réglementation, le non-respect de celle-ci pouvant exposer le contrevenant à de très lourdes sanctions pénales.

La législation sur l'eau repose notamment sur la notion de cours d'eau qui, dans le droit français n'a jamais fait l'objet d'une définition législative ou réglementaire. Construite sur la jurisprudence, la qualification d'un cours d'eau a été précisée par une circulaire du Ministère chargé de l'Environnement. Elle repose essentiellement sur les deux critères suivants :

- la présence et la permanence d'un lit naturel à l'origine, distinguant ainsi un cours d'eau d'un canal ou d'un fossé creusé par la main de l'homme mais incluant dans la définition un cours d'eau naturel à l'origine mais rendu artificiel par la suite, sous réserve d'en apporter la preuve ;
- la permanence d'un débit suffisant une majeure partie de l'année apprécié au cas par cas par le juge en fonction des données climatiques et hydrologiques locales et à partir de présomptions au nombre desquelles l'indication du « cours d'eau » sur une carte IGN ou la mention de sa dénomination sur le cadastre.

La direction départementale des territoires (DDT) et l'Agence Française de Biodiversité (AFB, ex-ONEMA), en concertation avec la fédération de pêche, la chambre d'agriculture, les organisations agricoles et les mairies concernées, tiennent à jour une carte des cours d'eau sur le Puy-de-Dôme. Les données à jour sont disponibles ici :

- <http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/822/cartocoursdeau63.map>

7. ACTIONS EN FAVEUR DE LA PRESERVATION DE LA VOIRIE

7.1. ANNONCE DES CHANTIERS FORESTIERS

7.1.1. CAS GENERAL

Le Code rural et de la pêche maritime (articles L718-9 et R718-27) impose une **déclaration** à l'inspection du travail avec copie en mairie pour tout chantier de coupe ou de débardage mécanisé concernant des **volumes de plus de 500 m³** (100 m³ pour des chantiers manuels) 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**. Ces chantiers doivent par ailleurs être signalés par des panneaux, visibles des voies d'accès.

En pratique, même pour des chantiers moins importants, il est possible de demander une déclaration en mairie, 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.

Pour la voirie communale, et en dehors de certains travaux particuliers (réseaux de télécommunication, gaz, électricité, installation d'équipements de sécurité), l'article L113-2 du Code de la voirie routière précise que 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 (cf. partie 3.1.5.).

7.1.2. LA DEMARCHE MODE OP'

L'accès aux parcelles forestières via la voirie forestière est un enjeu majeur. Toutefois, l'usage des voiries pour l'exploitation forestière conduit régulièrement à des situations d'incompréhension, voire de conflit. Ces tensions opposent des communes limitées dans leurs capacités d'entretien des voiries à des entrepreneurs dont l'activité est nécessaire pour approvisionner en bois toute une filière.

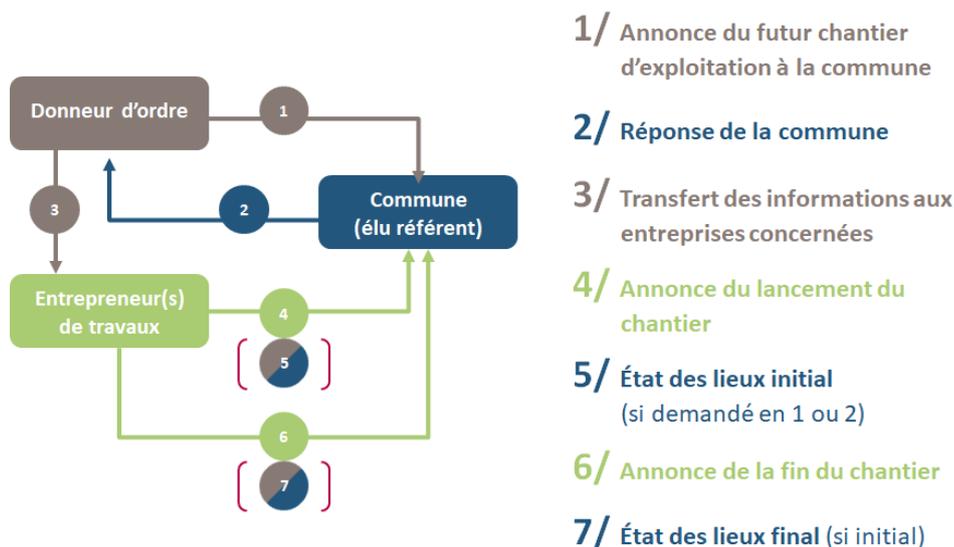
En s'appuyant sur le retour d'expérience du Pays de Guéret (Creuse), un rapprochement a été engagé dès l'automne 2014 entre élus, entreprises de travaux forestiers, exploitants forestiers et scieurs du territoire devenu la Communauté de communes Ambert Livradois-Forez, avec l'appui des Communes forestières, de FIBOIS et du Parc Livradois-Forez. La **concertation** a rapidement identifié la nécessité de définir un mode opératoire qui permette de mieux anticiper les difficultés sur les chantiers forestiers du territoire.

En septembre 2015, le premier Mode op' (pour Mode opératoire relatif à l'utilisation des voiries pour l'exploitation des bois) a été signé par les parties prenantes (PNR, EPCI, FIBOIS, Communes forestières, Syndicat des exploitants forestiers scieurs du Puy-de-Dôme et Association régionale des entrepreneurs forestiers d'Auvergne). **Fin 2021, les Modes op' sont déployés sur 187 communes du Puy-de-Dôme**, ainsi que sur plusieurs secteurs de la Haute-Loire, de l'Ardèche, de l'Isère et même des Pyrénées ! **Une extension à 135 communes supplémentaires du Puy-de-Dôme devrait aboutir courant 2022**. Les intercommunalités du département couvertes seront alors : Agglo Pays d'Issoire, Ambert Livradois Forez, Chavanon Combrailles et Volcans, Combrailles Sioule et Morge, Dômes Sancy Artense, Massif du Sancy, Pays de Saint-Éloy, Thiers Dore et Montagne.

Au final, les Modes op' sont un ensemble de bonnes pratiques pour l'utilisation de la voirie lors de chantiers d'exploitation forestière, adopté et mis en œuvre de façon volontaire. Après une phase de concertation généralement animée à l'échelle d'une ou plusieurs intercommunalités, chaque Mode op' est validé localement entre élus, entreprises de travaux forestiers, exploitants forestiers et scieurs. Par soucis d'efficacité et de simplicité vis à vis des entreprises, les différents Modes op' et leurs documents d'accompagnement sont compatibles à 100 %.

Sur les territoires couverts par un mode op' les professionnels se sont engagés à informer les communes des chantiers d'exploitation à venir et à fournir les coordonnées directes du responsable de chantier. En parallèle, les municipalités ont constitué un réseau d'élus référents qui peuvent notamment retourner des informations utiles pour la bonne organisation du chantier : présence de réseaux enterrés, zones fragiles. Professionnels et élus peuvent aussi demander la réalisation d'états des lieux de la voirie avant et après chantier.

Le fonctionnement général d'un Mode op' est présenté ci-dessous :



7.2. SURVEILLANCE ET INFRACTIONS

7.2.1. HORS FORET PUBLIQUE BENEFICIAIRE DU REGIME FORESTIER

Le maire et les adjoints sont, en tant qu'officiers de police judiciaire sur le territoire de leur commune, habilités à constater des atteintes aux propriétés forestières et rurales (l'instruction n'est ensuite pas de leur ressort). 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.

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

Un **état des lieux préalable puis postérieur à l'exploitation** reste une condition quasi indispensable pour permettre la mise en place effective de contributions spéciales imposées à l'exploitant par la commune en cas de dégradations. Il permet d'imputer les dégâts à une entreprise en particulier, alors que la voie est ouverte à la circulation publique.

Par ailleurs, sont habilités à constater les infractions :

- les personnels assermentés de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage ;
- les gardes champêtres (si assermentés) ;
- le personnel assermenté sur la gestion des milieux naturels (gendarmes, policiers municipaux, ONEMA, personnels de la DDT, de la DREAL...).

7.2.2. EN FORET PUBLIQUE BENEFICIANT DU REGIME FORESTIER

Les forêts publiques (dont les communales et sectionales) bénéficiant du Régime forestier font l'objet d'une **surveillance par l'Office national des forêts (ONF)**. La recherche et la constatation des infractions portant atteinte à la propriété et au milieu naturel fait partie des missions de l'ONF. Les agents de cet établissement doivent signaler au maire tout délit dans le mois suivant sa constatation. L'ONF consulte le maire sur le montant des dommages et intérêts demandés.

En termes de voirie forestière, il est alors important de distinguer deux cas :

- Les dégâts aux chemins intérieurs et aux parcelles de la forêt publique. Dans ce cas, l'ONF est chargé de la mise en œuvre des mesures de prévention et de réparation qui font partie soit du contrat de vente de bois sur pied, soit du contrat de façonnage et de débardage. L'ONF met en place un état des lieux et un document contractuel d'engagement de responsabilités.
- Les dégâts aux autres types de voirie (voirie communale, chemins ruraux...), c'est-à-dire hors périmètre bénéficiant du Régime forestier. Dans cet autre cas, la mise en œuvre n'incombe pas à l'ONF.

7.3. RECOURS AUX CONTRIBUTIONS SPECIALES

Des contributions spéciales peuvent être demandées pour détérioration anormale des voies publiques et chemins ruraux. Ainsi, l'article L141-9 du Code de la voirie routière, rendu applicable aux chemins ruraux par l'article L161-8 du Code rural et de la pêche maritime, précise :

*« Toutes 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 ».

À ces 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.

A noter : 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).

7.4. CHANTIERS FORESTIERS ET CONDITIONS METEOROLOGIQUES DEFAVORABLES

L'article R433-16 du Code de la route précise que la circulation des véhicules transportant des bois ronds est notamment interdite par temps de neige ou de verglas ou lorsque la visibilité est insuffisante. Par ailleurs, le cas des barrières de dégel est abordé dans la partie 4.2.6.

Lorsqu'une **forêt bénéficie du Régime forestier**, l'ONF veille au respect d'un **Règlement national d'exploitation forestière**, et les ventes de bois font référence à des **Clauses générales de vente de bois en forêts publiques**. Il y est notamment rappelé que :

- la vidange et l'enlèvement des bois s'opèrent par l'ensemble des routes et chemins forestiers existants, sauf prescriptions spécifiques des clauses particulières du contrat ;
- l'organisation du chantier ainsi que le choix des techniques et du matériel relèvent de la responsabilité de l'acheteur

lorsque les bois sont vendus sur pied ;

- pour des bois vendus sur pied, la vidange des produits s'effectue par les pistes, cloisonnements d'exploitation et chemins forestiers desservant la coupe ou par des itinéraires autorisés par l'agent de l'ONF, avec des charges adaptées à la portance du terrain ;
- en cas d'intempéries de durée prolongée et susceptibles d'affecter l'état du parterre de la coupe, il y a suspension du débusquage et du débardage limitée à la durée nécessaire pour permettre le ressuyage du sol ;
- l'intervenant bénéficie, en qualité d'ayant droit, d'une autorisation d'accès sur les routes et chemins interdits à la circulation publique pour la durée du chantier d'exploitation ;
- l'intervenant est responsable de toutes les dégradations anormales ou résultant d'un usage abusif des routes et chemins privés forestiers utilisés pour la vidange et le transport des produits ;
- afin de préserver les routes forestières revêtues et éviter leur poinçonnement, l'intervenant est tenu de mettre les dispositifs adaptés sous les pattes stabilisatrices des camions ;
- en cas d'intempéries de durée prolongée susceptibles d'affecter gravement l'état des voies et chemins utilisés, une restriction temporaire de circuler peut être décidée par l'autorité gestionnaire de la voirie concernée. En ce qui concerne les routes forestières, la durée de cette interdiction est strictement limitée au temps nécessaire pour permettre le ressuyage des voies et terrains concernés.

Il n'y a pas de textes équivalents pour les forêts ne bénéficiant pas du Régime forestier, dont les forêts privées, mais **des clauses peuvent être inscrites dans les contrats de vente de bois, dans les conventions de passage rédigées pour l'utilisation de voies privées, dans les permissions de voirie ou dans tout autre document contractuel.**

7.5. ENGAGEMENT DES ENTREPRISES CERTIFIÉES PEFC

Un cahier des charges spécifique s'applique aux entreprises d'exploitation certifiées PEFC pour les travaux d'exploitation forestière. Tout exploitant forestier et tout propriétaire forestier exploitant en régie, adhérent à PEFC, est responsable du respect de ce **cahier des charges** par lui-même et par ses sous-traitants.

Il y est notamment prévu de « **faire bon usage des voies** d'accès, de vidange et des places de dépôt adaptées et prévues par le donneur d'ordre et les **remettre en état si nécessaire**, après intervention » (point 2.8 du standard de gestion forestière durable applicable en France métropolitaine). Il est également prévu de **tenir compte des conditions météorologiques** pour organiser le chantier et réaliser l'intervention (point 5.4).

Le non-respect de ces engagements peut être signalé par les mairies à PEFC, et peut constituer un motif de rappel à l'ordre voir de radiation par PEFC et les organismes d'audit externes liés à PEFC. Les principaux acheteurs de bois sur le département sont a priori tous certifiés. La liste des adhérents est disponible sur pefcaura.com.

7.6. PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

Certains territoires sont réputés particulièrement exposés aux feux de forêt et disposent de mesures spécifiques prévues au Code forestier. Il s'agit des anciennes régions Aquitaine, Corse, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Poitou-Charentes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et des départements de l'Ardèche et de la Drôme. Cependant, certains articles du Code forestier relatifs à la Défense des forêts contre l'incendie (DFCI) sont applicables sur l'ensemble du territoire national, notamment :

- l'article L131-8 permet aux Préfets de département de prescrire des règles spéciales de gestion forestières à proximité des voies ouvertes à la circulation publique, jusqu'à 100 mètres de distance.
- l'article L131-18 prévoit l'existence d'une bande de 50 à 200 mètres de large à maintenir débroussaillée pour certaines opérations d'aménagement dans les zones délimitées par un plan de prévention des risques naturels prévisibles en matière d'incendies de forêt.

8. COMMENT CREER OU AMELIORER LA VOIRIE FORESTIERE ?

8.1. AIDES A L'INVESTISSEMENT

ATTENTION : le dispositif de financement décrit dans ce paragraphe est celui en vigueur jusqu'en 2022. Il devrait très vraisemblablement être reconduit pour 2023-2027, mais les modalités sont inconnues à ce jour (fin 2021).

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, le Département du Puy-de-Dôme et le Fonds européens FEADER proposent un dispositif de soutien à la desserte forestière. Et est notamment adossé à la programmation 2014-2022 des fonds européens, d'où l'arrêt du dispositif en 2022. La Direction Départementale des Territoires de situation du projet aidé est le Guichet unique ainsi que le Service Instructeur des demandes d'aide. Avec la programmation 2023-2027, ce suivi sera transféré à la Région.

L'aide repose sur un Appel à candidatures. Les demandes d'aide peuvent être déposées au fil de l'eau, avec des comités de sélections organisés régulièrement, en général chaque semestre. Les informations relatives à l'appel à candidatures sont disponibles sur le site <http://europe-en-auvergnerhonealpes.eu/>.

Les bénéficiaires éligibles sont les propriétaires forestiers (propriétaires privés, groupements forestiers, collectivités...), les collectivités en tant que maître d'ouvrage de desserte forestière, les syndicats compétents en matière de mise en valeur des massifs forestiers, les structures de regroupement des investissements, ou encore l'ONF. Les dépenses éligibles sont les suivantes les travaux sur la voirie interne aux massifs et débouchant sur (ou intégrant la liaison avec) un réseau routier utilisé par les camions grumiers :

- **création de routes forestières** accessibles aux camions grumiers (plafond de 65 000 €/km si empierrée, de 20 000 €/km si terrain naturel) ;
- **mise au gabarit de routes forestières** accessibles aux camions grumiers (plafond de 45 000 €/km) ;
- **place de retournement et places de dépôts** (plafond de 10 €/m²) ;
- **ouverture de pistes** accessibles aux engins de débardage (plafond de 10 000 €/km) ;
- travaux d'insertion paysagère ;
- frais généraux annexes (plafond de 12 % du montant HT des travaux, dont maximum 8 % de maîtrise d'œuvre).

Le taux d'aide publique est de 80 % pour un projet collectif (desservant plusieurs propriétés forestières). Ce taux est ramené à 40 % pour un projet individuel (desservant une seule propriété forestière). Les dossiers déposés sont notés sur 22 points. En général, la note est plus élevée si la voirie dessert plus de 10 propriétaires et plus de 100 hectares, si le volume de bois rendu accessible est supérieur à 50 m³/ha, si les problématiques socio-environnementales sont prises en compte au-delà des obligations réglementaires, ou encore si plus de 25 % de la surface desservie est dotée de documents de gestion durable. Enfin, les projets découlant de la mise en œuvre d'un schéma de desserte forestière gagnent 2 points supplémentaires.

8.2. LES SCHEMAS DE DESSERTE FORESTIERE

Un schéma directeur de desserte forestière (SDDF) est une étude qui permet d'acquérir une vision globale de la desserte interne et externe de massifs forestiers. Il comprend un recensement de la desserte existante et liste les investissements nécessaires pour améliorer l'accessibilité et la récolte des peuplements forestiers. Ces investissements font l'objet de l'équivalent d'une pré-étude avec une localisation, une description des actions à réaliser, un montant prévisionnel, et un indice de priorité.

Les schémas de desserte sont généralement élaborés à l'échelle de plusieurs communes, avec portage intercommunal. Le Conseil départemental du Puy-de-Dôme apporte une aide technique et financière.

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.

8.3. MAITRISE D'OUVRAGE

Lors de la réalisation des projets 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, parcelles acquises en vue de la création de desserte). De fait, les investissements et frais d'entretien de la desserte forestière sont très largement pris en charge par les collectivités.

Or, la forêt du Puy-de-Dôme appartient en très grande majorité à des propriétaires privés. Si un maître d'ouvrage public n'est pas propriétaire du foncier et finance des investissements publics sur des propriétés privées, une **déclaration d'intérêt général** préalable (permise par l'article L151-36 du Code rural et de la pêche maritime) est nécessaire. Grâce à la DIG, les départements, communes, groupements de communes et les syndicats mixtes peuvent prescrire, exécuter et prendre en charge des travaux quelle que soit la nature des propriétés concernées, sous réserve de démontrer le caractère d'intérêt général. Il est possible de demander une participation financière aux bénéficiaires des travaux. Le caractère d'intérêt général est prononcé par décision préfectorale précédée d'une **enquête publique**.

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)** : formée par consentement unanime des propriétaires intéressés, c'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.
- **l'Association Syndicale Autorisée (ASA)**, 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'État. D'un point de vue juridique, une association syndicale autorisée est un groupement de propriétaires sur un périmètre déterminé. Ce groupement dispose de prérogatives de puissance publique pour exécuter certains travaux spécifiques d'amélioration ou d'entretien intéressant à la fois l'ensemble des propriétés et d'utilité générale. Il est constitué après consultation des propriétaires et accord de l'administration. Les propriétaires des terrains compris dans ce périmètre ont sous certaines conditions obligation d'adhérer, sauf à délaier 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.

Procédure pour une déclaration d'intérêt général :

1. délibération du Conseil municipal et constitution d'un **dossier d'enquête** (avec plan, avant-projet sommaire et notice explicative, évaluation sommaire des dépenses par catégorie de travaux, modalités d'exploitation et d'entretien de l'aménagement, évaluation environnementale si nécessaire, mémoire explicatif indiquant la répartition et le mode de calcul des dépenses si participation des intéressés, liste des propriétaires) ;

2. la collectivité qui projette les travaux saisit le Préfet et **dépose le dossier d'enquête en préfecture** ;
3. le Préfet vérifie les conditions de la DIG et publie un **arrêté ordonnant l'enquête publique** (dates, commissaire) ;
4. **publicité** : affichage de l'arrêté et publication dans un journal départemental + tout autre procédé ;
5. **tenue de l'enquête publique** : mise à disposition du dossier d'enquête et du registre en mairie, durée de **15 à 30 jours** dont 3 de permanence du commissaire enquêteur ;
6. clôture de l'enquête, **rapport du commissaire enquêteur** avec avis motivé dans un délai d'**1 mois** ;
7. le Préfet statue par **arrêté sur l'Intérêt général**, dans un délai de **3 mois** pouvant être prolongé de 2 mois.

8.4. ÉTUDES D'INCIDENCE NATURA 2000

Un régime d'évaluation d'incidences de projets existe depuis 2001. Un décret repris dans le Code de l'environnement (articles R414-19 et suivants) établit une liste nationale d'activités soumises à cette procédure d'examen préalable. Le but d'une évaluation d'incidences est de déterminer si l'activité envisagée porte atteinte ou non aux objectifs de conservation des habitats et espèces à l'origine de la désignation du site Natura 2000 considéré.

La liste nationale est complétée par 2 listes qu'il appartient à chaque préfet de département de dresser. La première liste locale, dite « liste locale 1 », concerne des activités qui relèvent d'un régime d'encadrement administratif, autres que celles de la liste nationale. Pour le Puy-de-Dôme, il s'agit de l'arrêté préfectoral n°2014246-0007 du 3 septembre 2014. La seconde liste, dite « liste locale 2 », comprend des activités ne relevant d'aucun encadrement administratif mais qui sont cependant susceptibles d'avoir un impact significatif sur un ou plusieurs site Natura 2000. Cette liste a été arrêtée par le préfet du Puy-de-Dôme le 3 septembre 2014 (AP n°2014246-0005) ; elle est applicable depuis le 1er janvier 2015. **La liste locale 2 inclut notamment les routes forestières de plus de 100 mètres linéaires et les places de dépôt de plus de 500 m².**

8.5. METHODOLOGIE POSSIBLE

8.5.1. CHOIX DU SECTEUR D'INTERVENTION

La première étape consiste à choisir le massif forestier ou les parcelles à desservir, et de définir un tracé même approximatif. La réalisation préalable d'un **schéma directeur de desserte forestière** peut être une aide précieuse en identifiant les secteurs où le manque de desserte est un frein à la mobilisation.

Dans la réflexion, il est important d'inclure la problématique des places de dépôt des bois et des places de retournement en complément des tracés linéaires.

Une vigilance particulière est à porter en cas de traversée de cours d'eau (application de la Loi sur l'eau), si le tracé implique de passer par un périmètre de protection de captage d'eau (se référer à l'arrêté de déclaration d'utilité publique du captage et prendre avis à l'Agence régionale de santé), et si des zones protégées sont concernées (arrêtés de protection de biotope, sites classés ou inscrits, sites Natura 2000...).

8.5.2. RECHERCHE DES PROPRIETAIRES CONCERNES

Lorsqu'une commune ou une communauté de commune investit pour de la desserte forestière, la **recherche de la maîtrise foncière** est indispensable sauf en cas de recours à une Déclaration d'intérêt général.

Le projet de desserte peut être une création ex-nihilo, ou l'élargissement d'une voie préexistante. Il existe des procédures simplifiées pour acquérir du terrain permettant l'élargissement des chemins ruraux, dans la limite de deux mètres (cf. partie 3.2.4.).

Le projet doit être présenté aux propriétaires, en général par l'organisation d'une réunion publique complétée par des

contacts individuels si besoin est. Il s'agit de remporter l'adhésion de tous les propriétaires concernés. Si la commune ne possède pas la maîtrise foncière des terrains traversés à ce moment, la signature d'un document démontrant l'**engagement moral des propriétaires** est nécessaire pour éviter certains recours ultérieurs. Cela peut par exemple prendre la forme d'un document pour la « libre disposition du terrain pour l'emprise de la voirie ». L'engagement doit mentionner la volonté de céder le terrain nécessaire à la voirie.

Cette étape s'inscrit dans la durée, avec des relances souvent nécessaires. En pratique, il arrive que certaines propriétés soient sans propriétaire connu, en cours de succession ou en gestion par curatelle, ou avec des propriétaires opposés aux projets. Ce sont autant de facteurs pouvant entraîner l'abandon ou la modification du projet initial.

8.5.3. MONTAGE DU DOSSIER DE SUBVENTION

Parmi les éléments à renseigner, il y a l'évaluation du montant des travaux et de la récolte supplémentaire permise par la nouvelle desserte, avec la plus-value espérée. Cela permet d'estimer un temps de retour sur investissement.

Ces informations sont normalement disponibles pour les voiries prévues dans les schémas directeurs de desserte forestière. Sinon, leur collecte nécessitera à minima le recours au dire d'expert de référents forêts locaux (agents du CNPF ou de l'ONF, agents de développement de certaines collectivités...).

8.5.4. CHOIX DES PRESTATAIRES ET REALISATION DES TRAVAUX

On trouve ici, dans le cadre des règles applicables aux marchés publics :

- la rédaction d'un cahier des charges pour la consultation de maîtrise d'œuvre ;
- le choix du maître d'œuvre ;
- la production d'un avant-projet, projet, cahier des charges de consultation des entreprises, dossier de consultation ;
- le choix des entreprises ;
- le suivi et la réception des travaux.

La coupe des arbres sur l'emprise de la voirie est généralement à réaliser par les propriétaires, qui peuvent se regrouper pour l'exploitation et la vente des bois.

Lorsqu'il s'agit de l'élargissement d'une voie préexistante ouverte à la circulation publique, il est conseillé à la collectivité de prendre une délibération ou un arrêté pour interdire la circulation le temps des travaux et quelques mois après.

8.5.5. ACQUISITION DES PARCELLES D'EMPRISE

Idéalement, l'acquisition foncière doit être réalisée avant les travaux, mais l'engagement moral évoqué dans la partie 8.5.2. apporte *a priori* des garanties suffisantes pour reporter l'acquisition.

En premier lieu, il faut **créer les parcelles correspondant à l'emprise de la voirie**. Le fait de reporter ce point après les travaux permet de simplifier les choses. Le recours à un géomètre-expert est nécessaire pour la réalisation d'un document d'arpentage faisant apparaître les nouvelles limites parcellaires. Plutôt que de faire réaliser un bornage, très onéreux, un simple piquetage peut servir de base à une **reconnaissance contradictoire des nouvelles limites par les propriétaires concernés**. Cette reconnaissance contradictoire remplace le procès-verbal de bornage. Les experts-géomètres acceptent généralement de réaliser ce piquetage en parallèle de la rédaction du document d'arpentage. Le **document d'arpentage** doit être validé et signé par tous les propriétaires avant transmission aux services du cadastre pour mise à jour.

Dans un deuxième temps, les parcelles nouvellement créées sont acquises par la commune. C'est l'étape la plus lourde administrativement, avec plusieurs possibilités testées par les collectivités avec plus ou moins de succès :

- Recours à un acte notarié avec un seul acheteur (la commune) et de multiples vendeurs. Les frais notariés sont réduits, mais le temps de travail pour les notaires est important. Ces derniers ont donc tendance à faire traîner les dossiers, sans que la commune ait de véritable moyen de pression pour faire accélérer les choses.
- Rédaction par la commune d'un acte administratif. L'économie réalisée par la commune est importante mais la rédaction nécessite du temps et une bonne formation des élus et secrétaires de mairie.
- Sous-traitance de la rédaction des actes administratifs à des bureaux d'études ou cabinets de géomètres.
- Procédure d'abandon à la commune par le propriétaire sur la base de l'article 1401 du Code général des impôts qui permettrait de s'affranchir de la nécessité d'un acte, mais réservée aux seules « terres vaines et vagues, aux landes et bruyères et aux terrains habituellement inondés ou dévastés par les eaux ».

9. CONTACTS

DIRECTION REGIONALE DE L'ALIMENTATION, DE L'AGRICULTURE ET DE LA FORET / DRAAF AUVERGNE RHONE ALPES

Marmilhat - 16B, rue Aimé Rudel - BP 45 - 63370 LEMPDES

Site Internet : draaf.auvergne-rhone-alpes.agriculture.gouv.fr

DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES / DDT DU PUY-DE-DOME

7 rue Léo Lagrange - 63033 CLERMONT-FERRAND Cedex

Site Internet : www.puy-de-dome.gouv.fr

CONSEIL DEPARTEMENTAL DU PUY-DE-DOME

Hôtel du département - 24 rue Saint-Esprit - 63033 CLERMONT-FERRAND

Site Internet : www.puy-de-dome.fr

CENTRE NATIONAL DE LA PROPRIETE FORESTIERE / CNPF, ANTENNE DU PUY-DE-DOME

Maison de la Forêt et du Bois - 10 allée des Eaux et Forêts - Marmilhat - 63370 LEMPDES

Site Internet : auvergnerhonealpes.cnpf.fr

CONSEIL REGIONAL AUVERGNE-RHONE-ALPES

1 esplanade François Mitterrand - CS 20033 - 69269 LYON Cedex 02

Site Internet : www.auvergnerhonealpes.fr

COMMUNES FORESTIERES DU PUY-DE-DOME

Maison de la Forêt et du Bois - 10 allée des Eaux et Forêts - Marmilhat - 63370 LEMPDES

Adresse électronique : puydedome@communesforestieres.org

Site Internet : www.fncofor.fr - www.communesforestieres-aura.org

OFFICE NATIONAL DES FORETS / ONF, AGENCE MONTAGNES D'Auvergne

12 allée des Eaux et Forêts - Marmilhat - 63370 LEMPDES 63370 LEMPDES

Site Internet : www.onf.fr

10. FORMULATIONS ET DOCUMENTS TYPES

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

10.1. ARRETE MUNICIPAL DE LIMITATION DE LA CIRCULATION SUR CHEMIN RURAL

ARRETE MUNICIPAL N° [...] PORTANT REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION SUR LE CHEMIN RURAL [...]

Le Maire de [...]

Vu le Code rural et de la pêche maritime, notamment l'article L161-5 ;

Vu le Code général des collectivités territoriales, notamment les articles L.2213-2 et L.2213-4 ;

Considérant qu'il y a lieu d'assurer la conservation du chemin rural n° [...] dénommé [...]

Considérant que la circulation des véhicules de type [...] sur ce chemin est de nature à détériorer les espaces naturels, les paysages, les sites / détériorer la chaussée / compromettre la tranquillité et la sécurité des promeneurs / menacer les espèces animales ou végétales [...]

Considérant que l'intérêt de la sécurité et de la tranquillité publique justifie pleinement la limitation ainsi apportée au libre usage de ce chemin ;

ARRETE

Article 1^{er} : La circulation des véhicules [..., possibilité de préciser un type de véhicule si la justification est d'ordre environnemental] est interdite sur le chemin rural susvisé, sur la section comprise entre [...] et [...], pendant [..., préciser les conditions météo, de durée, de dates, d'horaire pendant lesquelles s'exerce l'interdiction].

Article 2 : Cette interdiction de circulation n'est pas applicable aux propriétaires et exploitants des parcelles riveraines.

Article 3 : Les panneaux de signalisation nécessaires seront apposés pour permettre l'application des présentes dispositions.

Article 4 : Le Commandant de la compagnie de gendarmerie de [...] est chargé de l'exécution du présent arrêté.

10.2. ARRETE MUNICIPAL DE LIMITATION DE TONNAGE

ARRETE MUNICIPAL N° [...] PORTANT LIMITATION DE LA CIRCULATION DANS CERTAINES VOIES EN RAISON D'UNE LIMITATION DE TONNAGE

Le Maire de [...]

Vu le Code de la route, notamment les articles R.411-5, R.411-8 et R.411-18 ;

Vu le Code rural et de la pêche maritime, notamment les articles L.161-5 et D.161-10 ;

Vu le Code de la voirie routière, notamment l'article R.141-3 ;

Vu le Code général des collectivités territoriales, notamment les articles L.2213-1 et L.2213-4 ;

Considérant que la structure de la voie publique [...] située entre [...] et [...] ne permet pas le passage de véhicules d'un poids supérieur à [..., tonnes] sans occasionner de dommages sur son état ;

(ou) **Considérant** que pour la voie publique [...] située entre [...] et [...], sa configuration, sa sinuosité, son encombrement les rendent dangereuses à la circulation de véhicules d'un poids total roulant autorisé supérieur à [..., tonnes] ;

(ou) **Considérant** que l'ouvrage d'art franchissant la route (ou la rivière) [...] n'est pas en capacité d'accepter des charges supérieures à [..., tonnes] ;

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

ARRETE

Article 1^{er} : L'utilisation des voies susvisées est interdite aux véhicules d'un tonnage supérieur 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.

10.3. ARRETE MUNICIPAL LIMITANT L'ACCES A CERTAINES VOIES POUR MOTIFS ENVIRONNEMENTAUX

Remarques préalables :

- L'interdiction ne peut présenter un caractère général ou absolu. Elle ne doit donc pas porter sur la totalité des voies de la commune.
- Motiver un arrêté implique de nommer les milieux naturels à protéger, justifier leur sensibilité ou indiquer le type de protection dont ils bénéficient.
- 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).

ARRETE MUNICIPAL N° [...] PORTANT REGLEMENTATION DE L'ACCES A CERTAINES VOIES, PORTIONS DE VOIES OU A CERTAINS SECTEURS DE LA COMMUNE DE [...]

Le Maire de [...]

Vu le Code de l'environnement ;

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

Vu le Code de la route ;

Et 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].

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

ARRETE

Article 1^{er} : 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, préciser les périodes d'interdiction pour chaque voie et, si nécessaire, les motifs précis d'interdiction]
- Exemple : « *Le chemin rural n°4 allant de la parcelle B012 à B134, entre le 15 septembre et le 15 novembre pour ne pas perturber la période de reproduction du cerf* ».

Article 2 : Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés :

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

Article 5 : L'interdiction d'accès aux voies ou portions de voies mentionnées à l'article 1^{er} sera matérialisée à l'entrée de chaque voie par un panneau d'interdiction de circuler.

Article 6 : Le fait de contrevenir aux interdictions de circulation fixées par le présent arrêté est passible des sanctions pénales et administratives prévues par les articles R.362-1 à 7 du Code de l'environnement, à savoir : une amende prévue pour les contraventions de 5e classe (jusqu'à 1 500 €) et 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 :

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

- Madame / Monsieur le Directeur de la Direction départementale des territoires ;
- Madame /Monsieur le Directeur d'agence de l'Office national des forêts ;
- Madame / Monsieur le Directeur du Parc naturel régional
- etc.

10.4. ARRETE MUNICIPAL DE BARRIERE DE DEGEL

ARRETE MUNICIPAL N° [...] PORTANT REGLEMENTATION DE L'ACCES A CERTAINES VOIES, PORTIONS DE VOIES OU A CERTAINS SECTEURS DE LA COMMUNE DE [...]

Le Maire de [...]

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code de la route, notamment les articles R.325-1 et R.411-20 ;

Vu l'arrêté modifié du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;

Considérant que le dégel affaiblit la portance des couches de base des chaussées et rend celles-ci plus vulnérables au passage des véhicules ;

Considérant qu'il importe de protéger les voies communales contre les risques accrus de dégradation pendant les périodes de dégel afin d'éviter la détérioration des chaussées ;

ARRETE

Article 1^{er} : A compter du [...], 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.

Un tableau est joint au présent arrêté. Il détermine les routes susceptibles d'être concernées par les barrières de dégel et donc limitées en tonnage.

Article 3 – Charges admise : Les charges admises à circuler sur les voies communales sont limitées à [...] sauf cas prévus aux articles 4 et 5.

Article 4 - Dérogations permanentes : Les dispositions du présent arrêté ne s'appliquent pas :

- aux véhicules assurant la viabilité hivernale,
- aux véhicules permettant la lutte contre les incendies, le secours aux personnes et aux biens,
- aux véhicules des services de police et de gendarmerie,
- aux véhicules des services postaux,
- aux véhicules de collecte des ordures ménagères.

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 - Signalisation : Le présent arrêté sera porté à la connaissance du public par affichage et par apposition de panneaux « barrière de dégel » aux accès des voies concernées.

Article 7 – Sanctions : Tout véhicule pris en contravention aux dispositions du présent arrêté pourra faire l'objet d'une immobilisation du véhicule, le tout, sans préjudice des sanctions pénales encourues ainsi que des frais de réparation dus pour dommages causés à la voie publique.

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

10.5. ELEMENTS REDACTIONNELS D'UN PROCES-VERBAL D'INFRACTION

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 – Officier de police judiciaire dont le Maire et ses adjoints, APJ, agent de l'État 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 la personne ayant constaté l'infraction est habilitée 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.

10.6. MODELES DE DECLARATION DE CHANTIER ET D'ETAT DES LIEUX DE VOIRIE ISSUS DES MODES OP'

Pour en savoir plus sur les Modes op', cf. partie 7.1.2.

Il existe plusieurs fiches de déclaration de chantier, plus ou moins détaillées. Certaines sont à l'initiative des entreprises, d'autres à l'initiative des collectivités. Généralement, la déclaration est en deux parties, avec l'ajout d'une annexe cartographique. La première regroupe des informations sur les entreprises concernées, des données générales sur le chantier (localisation, type, période...). La deuxième est une demande de renseignements sur des éléments locaux pouvant impacter le chantier et que la commune peut porter à connaissance (zonages environnementaux, petit patrimoine, réseaux...). Si la déclaration est reçue suffisamment tôt, il est conseillé à la commune de retourner la fiche, a minima en indiquant les informations concernant les éléments (eau, assainissement...) qu'elle gère en régie directe.

Fiche de chantier

Modèle de Fiche de chantier issu des
Modes op' voirie et exploitation forestière

Déclarant

Nom ou raison sociale :
 Adresse :
 Code postal / Ville :
 Téléphone / e-mail :

Nom du responsable du chantier :
 Téléphone / e-mail :

Version 2018, conforme aux décrets 2010-1603 du 17/12/2010 et 2016-1678 du 05/02/2016 relatifs aux règles d'hygiène et de sécurité sur les chantiers forestiers et sylvicoles, à l'arrêté du 31/03/2011 modifié par arrêté du 24/01/2017 relatif à la fiche de chantier, et aux articles L.718-9 et R.718-27 du code rural.

Chantier

Nom du propriétaire forestier : Téléphone :
 Commune : Département :
 Lieu-dit : Parcelle(s) :
 Dates prévisionnelles : début le .. / .. / fin le .. / .. /
 Types de travaux : Abattage Débardage Travaux sylvicoles, précisez :

Dispositions relatives à la lutte contre le travail dissimulé :

Volume > 500 m3 (travaux d'exploitation mécanisés) ou > 100 m3 (manuels), ou travaux sylvicoles sur une surface supérieure à 4 hectares ? Non Oui → Transmettre la fiche à la DIRECCTE, le nombre de salariés de l'entreprise déclarante intervenant sur le chantier étant de :

Référent de la commune (à renseigner par la commune)

NOM, Prénom :
 Téléphone : E-mail :

Intervenants (cette rubrique peut être renseignée après le retour de la commune)

Entreprise A :
 Type de prestation réalisée sur le chantier :
 Nom du contact :
 Téléphone :

Entreprise B :
 Type de prestation réalisée sur le chantier :
 Nom du contact :
 Téléphone :

Entreprise C :
 Type de prestation réalisée sur le chantier :
 Nom du contact :
 Téléphone :

Rappel réglementaire : si intervention simultanée ou successive, le(s) employeur(s) défini(ssen)t les mesures spécifiques destinées à prévenir les risques liés. Non concerné Concerné → préciser les consignes en annexe.

Facteurs de risques liés au chantier

Avant le début du chantier (si possible dès la première annonce en mairie), joindre un plan de situation comprenant a minima la localisation du chantier, ainsi que l'itinéraire de vidange et la place de dépôt envisagés.

Les n° des cases cochées ci-dessous sont à reporter sur le plan de situation. Les cases de gauche sont réservées au déclarant ; celles de droite à la commune. La responsabilité de cette dernière en cas d'erreur ou d'oubli ne peut être engagée que pour les réseaux dont elle assure la gestion en régie directe. Attention : cette fiche ne dispense pas des autres formalités nécessaires, en particulier les DICT.

Caractéristiques du terrain		Voies de circulation		Risques biologiques	
<input type="checkbox"/>	1. Déclivité	<input type="checkbox"/>	17. Voie accessibles aux véhicules motorisés (a)	<input type="checkbox"/>	32. Tiques (borréliose de Lyme, Hantavirose, Encéphalite à tique)
<input type="checkbox"/>	2. Précipices	<input type="checkbox"/>	18. Chemins balisés	<input type="checkbox"/>	33. Rongeurs, mammifères vecteurs de Leptospirose
<input type="checkbox"/>	3. Failles	<input type="checkbox"/>	19. Canaux	<input type="checkbox"/>	34. Chiens, renards ou autres vecteurs de l'Echinococcose / de la rage
<input type="checkbox"/>	4. Barres rocheuses	<input type="checkbox"/>	20. Pistes / installation de ski	<input type="checkbox"/>	35. Chenilles, frelons, guêpes, abeilles
<input type="checkbox"/>	5. Zones humides	<input type="checkbox"/>	21. Voies ferrées		
<input type="checkbox"/>	6. Plans d'eau				
<input type="checkbox"/>	7. Cours d'eau				
<input type="checkbox"/>	8. Sources				
Ouvrages / réseaux		Ouvrages divers		Zonages environnementaux et paysagers	
<input type="checkbox"/>	9. Lignes aériennes (élec, tél)	<input type="checkbox"/>	22. Bâtiments	<input type="checkbox"/>	36. Réserve naturelle
<input type="checkbox"/>	10. Lignes enterrées (élec, tél)	<input type="checkbox"/>	23. Puits et ouvrages divers	<input type="checkbox"/>	37. Arrêté protection biotope
<input type="checkbox"/>	11. Conduites d'eau ou autres fluides	<input type="checkbox"/>	24. Carrières	<input type="checkbox"/>	38. Espace naturel sensible
<input type="checkbox"/>	12. Pièces d'eau	<input type="checkbox"/>	25. Vestiges miniers/militaires	<input type="checkbox"/>	39. Zone Natura 2000 (ZPS/ZSC)
<input type="checkbox"/>	13. Fossés d'irrigation	<input type="checkbox"/>	26. Restes de conflits armés / chasse / zones piégées	<input type="checkbox"/>	40. Site inscrit ou site classé
<input type="checkbox"/>	14. Gazoducs	<input type="checkbox"/>	27. Ruines, petit patrimoine	<input type="checkbox"/>	41. Espace boisé classé
<input type="checkbox"/>	15. Oléoducs	<input type="checkbox"/>	28. Captages d'eau (préciser le périmètre)	<input type="checkbox"/>	42. Zone d'intérêt écologique (ZNIEFF)
<input type="checkbox"/>	16. Conduites forcées de centrales hydroélectriques	État sanitaire du peuplement			
		<input type="checkbox"/>	29. Chablis massifs / arbres perchés		
		<input type="checkbox"/>	30. Arbres morts / dépérissants : %		
		<input type="checkbox"/>	31. Arbres avec affections pouvant présenter un danger (sue de l'érable...)		
				<input type="checkbox"/>	43. Travaux prévus par la commune sur la voire
				<input type="checkbox"/>	44. Usages particuliers de la voire (rando., ski de fond...)

(a) Elus, pensez à joindre les arrêtés municipaux pouvant affecter le chantier.

Remarques d'ordre général, précisions (contacts...) :

Remarques concernant le stockage des bois :

Demande d'état des lieux (facultative)

Par le déclarant : Oui Non

Par la commune : Oui Non

Dates et signatures

1/ Par le déclarant, lors de l'envoi à la commune

2/ Par la commune, lors du retour au déclarant

3/ Par le déclarant, lors de l'envoi aux intervenants

État des lieux PRÉALABLE

Modèle d'état des lieux issu des
Modes op' voirie et exploitation forestière

Entre la commune de :

représentée par (nom, prénom, n° tél.) :

et l'entreprise (raison social) :

représentée par (nom, prénom, n° tél.) :

Pour les travaux situés (n° de parcelle...) :

Chemins concernés :

Dates prévisionnelles du chantier : du au

N° de tronçon	Revêtement <small>(rayer les mentions inutiles)</small>	Observations	Consignes particulières
	Goudronné Empierré Terrain naturel		

Documents annexés (plans, photos...) : non oui, cf. détail ci-dessous :

.....
.....
.....

Pour la commune :
(date et signature)

Pour le donneur d'ordre :
(date et signature)

État des lieux POSTÉRIEUR

Modèle d'état des lieux issu des
Modes op' voirie et exploitation forestière

Entre la commune de :

représentée par (nom, prénom, n° tél.) :

et l'entreprise (raison social) :

représentée par (nom, prénom, n° tél.) :

Pour les travaux situés (n° de parcelle...) :

N° de tronçon	Observations	En cas de dégradation significative constatée* : modalités de remise en état (délai, consignes...)

* En cas de dégâts anormaux constatés, un accord est recherché pour remettre la voirie en état. Les modalités de règlement du litige sont mentionnés sur l'état des lieux contradictoire. La réception du chantier est prononcée s'il n'y a aucune réserve sur la dégradation des ouvrages ou sur une nécessité de remise en état d'un tronçon.

Si réception différée demandée

Pour la commune :
(date et signature)

Pour le donneur d'ordre :
(date et signature)

Réception du chantier

Pour la commune :
(date et signature)

Pour le donneur d'ordre :
(date et signature)

10.7. COURRIER POUR DEPOT DE BOIS NON AUTORISE SUR UN CHEMIN RURAL

Madame, Monsieur,

Vous êtes l'auteur de dépôt de [..., sable, gravats, bois, ou autre] sur le chemin rural [...] situé au lieu-dit [...].

Après consultation de notre conseil juridique, je vous rappelle la teneur de l'article D161-14 du Code rural et de la pêche maritime :

« Il est expressément fait défense de nuire aux chaussées des chemins ruraux et à leurs dépendances ou de compromettre la sécurité ou la commodité de la circulation sur ces voies, notamment :

[...]

12° De déposer sur ces chemins des objets ou produits divers susceptibles de porter atteinte à la sécurité de la circulation, notamment d'y jeter des pierres ou autres matières, d'y amener par des véhicules, en provenance des champs riverains, des amas de terre, d'abandonner sur la chaussée des produits tombés de chargements mal assurés, tels que fumiers, pulpes, graviers, gravois, et d'une manière générale de se livrer à tout acte portant atteinte ou de nature à porter atteinte à l'intégrité des chemins ruraux et des ouvrages qu'ils comportent, à en modifier l'assiette ou à y occasionner des détériorations. »

En l'absence de régularisation de votre part par enlèvement du dépôt, je serai dans l'obligation d'y faire procéder d'office par une entreprise à vos frais, ainsi que m'y autorise l'article D161-11 du même code :

« Lorsqu'un obstacle s'oppose à la circulation sur un chemin rural, le maire y remédie d'urgence. Les mesures provisoires de conservation du chemin exigées par les circonstances sont prises, sur simple sommation administrative, aux frais et risques de l'auteur de l'infraction et sans préjudice des poursuites qui peuvent être exercées contre lui. »

Notre intérêt à tous deux étant de régulariser au plus vite à l'amiable, je souhaite ne pas avoir à dresser procès-verbal ni à engager de poursuites judiciaires.

Ce courrier vous est adressé en recommandé avec accusé de réception.

Vous souhaitant bonne réception de la présente et comptant sur une réponse rapide de votre part, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes respectueuses salutations.

10.8. COURRIER POUR MISE EN DEMEURE DE RESPECTER UN ACCORD AMIABLE

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 :

- à remettre en état par vos propres moyens les dégâts constatés.
- (ou) à verser la somme de [...] correspondant au montant de la remise en état relative à ces dégâts.

Aussi, je vous mets en demeure de respecter notre accord dans un délai maximum de 1 mois à compter de cette notification. A défaut, je prendrai acte de l'échec de la tentative de règlement amiable et je me verrai dans l'obligation de saisir le tribunal administratif de [...].

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

10.9. LIBRE DISPOSITION DE TERRAIN AU BENEFICE D'UNE VOIRIE SOUS MAITRISE D'OUVRAGE PUBLIQUE

Je soussigné(e) :

- [NOM, Prénoms, date de naissance, lieu de naissance, nationalité, profession],
- [adresse, résidence principale],
- [s'il s'agit d'une société : le nom de l'entreprise, son siège social et le n° SIREN] ;

Propriétaire ou usufruitier de la parcelle suivante :

- Commune, section cadastrale, parcelle cadastrale ;

Considérant le projet d'élargissement de la (ou de création d'une) route forestière empierrée allant de [...] à [...], entièrement financée par l'Europe, l'État, la Région, le Conseil départemental et [..., commune et/ou EPCI] ;

M'engage à céder le terrain nécessaire à cette opération, afin d'obtenir une chaussée de [...] mètres de large et les dépendances nécessaires (accotement, fossé, talus) ;

M'engage à faire réaliser les travaux d'exploitation forestière permettant de libérer l'emprise au sol, après validation du tracé définitif et dans un délai de [...] après la confirmation par le maître d'ouvrage de la réalisation de l'opération.

Fait à [...] le [...]

10.10. ARRETE MUNICIPAL RELATIF A L'UTILISATION DES VOIES PUBLIQUES DANS LE CADRE DE L'EXPLOITATION FORESTIERE

Remarque préalable : les Modes op' ont le même objectif, une concertation initiale permettant d'accroître les déclarations préalables de chantier même en l'absence d'arrêté, et de façon homogène sur le département.

ARRETE MUNICIPAL N° [...] PORTANT REGLEMENTATION DE L'UTILISATION DES VOIES COMMUNALES ET CHEMINS RURAUX DE LA COMMUNE DE [...] DANS LE CADRE DE L'EXPLOITATION FORESTIERE

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

Vu le Code rural et de la pêche maritime, notamment les articles L.161-1, L.161-5, L.161-8, D.161-10 à 11 et D161-14 relatifs aux chemins ruraux ;

Vu le Code pénal, notamment l'article R.610-5 relatif aux sanctions applicables pour le non-respect des décrets et arrêtés ;

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 transports des bois, menées dans le cadre de l'exploitation forestière ;

ARRETE

Article 1^{er} : L'utilisation des voies communales et chemins ruraux dans le cadre de l'exploitation forestière est soumise à réglementation. Le stockage des bois sur ces voies ou chemins ou leurs dépendances est soumise à autorisation.

Article 2 : Il est demandé que tout chantier d'exploitation forestière impliquant l'utilisation d'une voirie de compétence communale fasse l'objet d'une déclaration préalable auprès de la mairie, par le donneur d'ordre ou son mandataire, sous quelque forme que ce soit (courrier, téléphone, e-mail...).

Article 3 : La déclaration doit être déposée par le propriétaire du fond exploité ou par l'acquéreur des bois si un contrat prévoyant cette disposition a été conclu entre les deux parties. En cas de défaut de déclaration, c'est la responsabilité de l'un ou de l'autre qui sera engagée en cas de dégâts sur la voirie ou d'encombrement des voies. La déclaration doit comprendre les informations suivantes :

- Coordonnées du donneur d'ordre,
- Nom et contact direct du responsable du chantier,
- Références cadastrales des parcelles exploitées,
- Nom du propriétaire des parcelles,
- Période prévisionnelle d'exploitation,
- Itinéraire prévisionnel de vidange des bois (plan à joindre),
- Indication du volume exploité (supérieur ou non à 500 m³).

Article 4 : En complément de la déclaration en mairie, il pourra être établi, à la demande de l'une des parties, un état des lieux préalable au débardage et à l'enlèvement des bois pour les voies communales, chemins ruraux et places de dépôts communales utilisés, rédigé et signé par le maire ou son représentant et le donneur d'ordre ou son mandataire.

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

- En cas d'occupation du domaine public (voies nationales, départementales et communales), demander une permission de voirie au gestionnaire dans le cas où elle donne lieu à emprise, ou un permis de stationnement dans les autres cas, conformément à l'article L113-2 du Code de la voirie routière ;
- Ne pas entraver la circulation quotidienne sur la voie ;
- Se conformer à la réglementation relative à la signalisation des chantiers ;
- Tenir la chaussée rendue libre à la circulation propre et débarrassée de la terre et de débris de bois ;
- Ne pas traîner les grumes sur les chaussées revêtues ou empierrées ;
- Remettre en état les chemins en fin de travaux afin de permettre une circulation et une utilisation normales, au moins égales 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 le donneur d'ordre ou son mandataire 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 recouvré comme en matière d'impôts directs.

Article 7 : En cas d'occupation de 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, le tarif de dépôt de bois sur site par semaine entamée est le suivant :

- pour une voie communale : €/m³ pour les 15 premières semaines de dépassement, et €/m³ au-delà ;
- pour un chemin rural : €/m³ pour les 15 premières semaines de dépassement, et €/m³ au-delà.

Article 8 : En cas de conditions météorologiques particulièrement défavorables et en complément d'éventuelles barrières de dégel, le maire peut interrompre de manière temporaire l'usage de tout ou partie du réseau des voies communales et des chemins ruraux aux catégories de véhicules dont les caractéristiques sont incompatibles avec la constitution des chemins le temps des intempéries, pour garantir leur conservation.

Article 9 : Le maire, les adjoints au maire, les gardes champêtres et agents de la police municipale, le commandant de gendarmerie et tout agent de la force publique sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

10.11. EXEMPLE DE PERMISSION DE STATIONNEMENT DELIVREE PAR LE CONSEIL DEPARTEMENTAL

Le Président du Conseil Départemental du Puy-de-Dôme,

VU la demande en date du [...] par laquelle M. [...] sollicite l'autorisation d'occuper le domaine public pour entreposer des bois en grumes en bordure de la RD [...] au PR [...] ; lieu-dit « [...] » ; sur la commune de [...] ;

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU le Code de la Voirie Routière ;

VU le Règlement de Voirie Départementale approuvé par arrêté du Président du Conseil général du Puy-de-Dôme en date du 25 Juillet 2012 ;

VU l'arrêté du Président du Conseil Général en date du 8 Avril 2014, modifiant l'arrêté du 22 Janvier 2013, donnant délégation de signature à [...] ;

VU l'état des lieux en date du [...] ;

ARRETE

ARTICLE 1ER - PRESCRIPTIONS

M. [...] est autorisé à déposer du bois en grumes sur le domaine public départemental en rive d'accotement de la RD [...] au PR [...] ; lieu-dit « [...] » ; sur la Commune de [...].

Le demandeur se conformera aux dispositions du règlement de la voirie départementale susvisé et aux dispositions suivantes [au choix] :

- Le dépôt des grumes ne pourra se faire avant le [...], pour cause de manifestation sportive automobile.
- Possibilité de déposer les grumes sur la piste située en contrebas de la parcelle.
- Le dépôt sera effectué dans la parcelle, aucun dépôt n'étant admis sur le Domaine Public ; sur la chaussée ainsi que dans les fossés.
- Le dépôt se fera dans le Domaine privé de la parcelle, perpendiculairement au fossé aucun dépôt n'étant admis sur la chaussée ainsi que dans les fossés.
- Barrières de dégel sur la RD [...] pour la période du [...] au [...], avec reconduction si nécessaire (limitation de tonnage à 12t pour les poids lourds).
- Afin de limiter les dégâts aux dépendances (talus et accotements), les travaux de débardages devront être réalisés uniquement par temps secs.
- Stockage des grumes interdit dans les portions sinueuses de la Route Départementale.
- Le chargement se fera à partir du délaissé de la Route Départementale qui jouxte la parcelle.
- Les dépôts seront effectués sur le domaine privé (dépôt existant), aucun dépôt ne sera admis sur le Domaine Public ainsi que dans les fossés, seul le chargement pourra se faire depuis le Domaine Public.

- Afin d'utiliser exclusivement le dépôt existant, les billons de bois ou grumes seront enlevés au fur et à mesure de l'avancement des travaux.
- Le dépôt devra être effectué dans la parcelle exploitée, aucun dépôt n'étant admis sur la chaussée ainsi que dans les fossés.
- Toute traversée de chaussée est exclue ; Interdiction formelle de trainer les grumes sur le talus de remblai ou déblai et la chaussée de la Route Départementale.
- En cas de fortes chaleurs, le chargement des grumes devra être différé.
- Pour la préservation de la structure de la chaussée (ressuage de l'enrobé), toutes manœuvres ou chargements devront être évités aux heures les plus chaudes (14 h à 18 h).
- Pour des raisons de réfections de chaussée, les travaux de débardage ne pourront pas commencer avant la semaine [...].
- Toutes les dispositions devront être prises pour ne pas détériorer le bord de chaussée lors du chargement des grumes, le talus de remblai ainsi que l'accès à la parcelle, ainsi que l'aqueduc se trouvant à proximité du dépôt.
- Pour assurer le libre écoulement des eaux, les fossés et aqueducs ne devront en aucun cas être obstrués.
- En raison de l'exiguïté des lieux, le dépôt ne pourra dépasser la contenance d'un grumier.
- Les billons de bois ou grumes seront enlevés au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

La Division Routière Départementale Livradois-Forez, District de (tel 04..... ou 06.....) devra être prévenue au minimum 48 heures avant le début des travaux.

ARTICLE 2 - DUREE DE L'AUTORISATION

La présente autorisation est consentie pour une durée maximale de [...] mois à compter de la date du présent arrêté.

L'autorisation est accordée à titre précaire et révocable, sans indemnité.

Elle ne pourra être cédée à un tiers sans autorisation préalable.

ARTICLE 3 - SIGNALISATION DU CHANTIER

La signalisation réglementaire de chantier conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière sera mise en place et entretenue de jour comme de nuit par le permissionnaire conformément au schéma de signalisation annexé au présent arrêté, sous le contrôle de la Division Routière Départementale [...], District de [...]

ARTICLE 4 – RESTRICTION DE CIRCULATION

Si les travaux, objet du présent permis de stationnement, nécessitent un arrêté de circulation (occupation d'une voie de circulation), une demande devra être adressée 15 jours francs avant le début des travaux, au Président du Conseil Départemental [...].

ARTICLE 5 – REMISE EN ETAT DES LIEUX

Au plus tard, à l'issue de la durée de l'autorisation indiquée à l'article 2, les lieux seront remis dans l'état initial.

Les travaux comprendront la remise en état de la chaussée, des accotements, des fossés et des aqueducs.

Dans le cas où des dégradations seraient constatées, le domaine public routier départemental devra être remis en état par le permissionnaire ou, après mise en demeure non suivie d'effet par le service gestionnaire de la voirie, aux frais de l'intéressé.

ARTICLE 6 – RESPONSABILITE

Le permissionnaire sera responsable des accidents de toute nature qui pourraient résulter de ses installations et travaux, ainsi que les défauts ou insuffisances de la signalisation prescrite.

La présente autorisation n'est donnée que sous réserve des droits des tiers et des règlements en vigueur.

En cours de constitution ou d'enlèvement du dépôt, la chaussée devra en permanence rester libre à la circulation.

En application du code de la route, en aucun cas la circulation ne devra être interrompue.

Tous dépôts de terre ou de boue devront immédiatement être nettoyés.

ARTICLE 7

Ampliation du présent arrêté sera adressée à :

- M. Le Colonel, Commandant le Groupement de Gendarmerie du Puy de Dôme (Monsieur le Commandant de la Brigade de Gendarmerie de ...);
- M. Le Directeur Général des Routes de la Mobilité et du Patrimoine du Conseil Départemental ;
- M. Le Responsable de la Division Routière Départementale [...] ; District de [...] ;
- Mme./M. le Maire de la commune de [...] pour information.

Fait à [...] le [...]

Délais et voies de recours : la présente décision peut être contestée dans un délai de deux (2) mois à compter de sa date de notification, soit directement auprès de son auteur ou soit devant le tribunal administratif de Clermont Ferrand.

Bibliographie :

- 2009, ADM 54, *Les carnets de l'Association des maires de Meurthe-et-Moselle - Chemins ruraux*
- 2011, *Communes forestières Auvergne-Limousin, La voirie forestière en Auvergne - Guide à l'attention des élus*
- 2011, *Communes forestières Languedoc-Roussillon, La Déclaration d'intérêt général - Outil d'aménagement du territoire pour les communes forestières*
- 2011, DREAL Lorraine, *Déclaration d'intention de franchissement non permanent de cours d'eau*
- 2012, *Conseil général du Puy-de-Dôme, Règlement de voirie Départementale du Puy-de-Dôme*
- 2013, *Communes forestières de Lorraine, La voirie en forêt communale*
- 2014, *inc., La lettre du Maire rural, n°401 - Le maire doit assurer le libre passage sur un chemin rural*
- 2014, TREMEUR Muriel, *Chemins ruraux - Chemins communaux, vicinaux, sentiers*
- 2015, *Communes forestières Rhône-Alpes, Fiche technique - Recours aux actes administratifs pour acquérir ou vendre de la forêt*
- 2019, *Communes forestières du Grand Est, La voirie forestière et rurale*
- www.legifrance.gouv.fr



Association des Communes forestières du Puy-de-Dôme

Maison de la forêt et du Bois - Marmilhat
10 allée des Eaux et Forêts
63370 LEMDPES

puydedome@communesforestieres.org

SIRET : 440 282 507 00019 – Association loi 1901 déclarée

www.fncofor.fr ▪ www.communesforestieres-aura.org

Les Communes forestières du Puy-de-Dôme sont une association loi 1901 dont les missions sont de faire valoir les intérêts des collectivités forestières, former et informer les représentants de ces collectivités, et accompagner les élus dans leurs rôles vis-à-vis de la forêt et du bois.

La poursuite de ces missions et la publication de guides tels que celui-ci ne sont possibles que grâce au soutien de nos adhérents. N'hésitez pas à nous contacter si vous souhaitez en faire partie.