

# LA VOIRIE FORESTIÈRE

## L'Union Régionale des Collectivités Forestières de Normandie

accompagne les élus sur toutes les questions liées à la forêt, à la filière et à l'utilisation du bois.

C'est un réseau d'élus qui œuvre depuis 2017 en Normandie et depuis plus de 80 ans à l'échelle nationale avec plus de 6000 collectivités adhérentes.

*QUI PEUT UTILISER LE RÉSEAU DE DESSERTES FORESTIÈRES ?*

*COMMENT LE MAINTENIR EN BON ÉTAT ?*

*QUELLES SONT LES RESPONSABILITÉS DES ÉLUS ?*

*Vous trouverez dans cette brochure des éléments de réponses et notamment :*

*Les enjeux de la voirie en forêt*

*Les différents statuts juridiques des voies*

*Les obligations des élus en termes d'entretien*

*La gestion de l'ouverture à la circulation*

*La gestion et la prévention des dégâts*

Cette brochure est à destination des élus et des agents des collectivités locales de Normandie. Elle décrit synthétiquement les éléments de cadrage généraux.

Elle a été réalisée en octobre 2019 par l'Union Régionale des Collectivités Forestières de Normandie.

Elle fait la synthèse de plusieurs travaux de différentes unions régionales des communes forestières :

- La voirie en forêt communale : fiche de synthèse, UR des Communes Forestières de Lorraine, 2013
- Guide : la voirie forestière, Association des Communes Forestières du Puy-de-Dôme, 2016
- Desserte forestière et forêt communale : types de desserte et rôle du maire, Union Régionale des Collectivités Forestières d'Occitanie



## TABLE DES MATIÈRES

<b>1 - Éléments de contexte</b>	<b>4</b>
1-1 Pourquoi s'intéresser à la voirie forestière sur ma commune ?	4
1-2 Principaux acteurs de la filière forêt-bois	4
1-3 Rôles et implications des communes	4
1-4 Desserte et accès à la ressource forestière	5
<b>2 - Les différents statuts des voies et des chemins</b>	<b>6</b>
2-1 Voies du domaine public routier dont les voies communales	6
2-2 Chemins ruraux	6
2-3 Voies privées	6
2-4 Tableau de synthèse	7
<b>3 - Entretien de la voirie</b>	<b>8</b>
3-1 Entretien des voies communales	8
3-2 Entretien des chemins ruraux	8
<b>4 - Gérer la circulation publique sur les voies</b>	<b>8</b>
4-1 Circulation des " bois ronds "	8
4-2 Circulation dans les espaces naturels	9
4-3 Ouverture à la circulation	9
4-4 Limitation de l'accès à certaines voies	9
4-5 Barrière de dégel	10
4-6 Signaler la fermeture d'une voie à la circulation	10
<b>5 - Gestion et prévention des dégâts</b>	<b>11</b>
5-1 Responsabilité de l'acheteur de bois	11
5-2 Surveillance : cas des forêts des collectivités	11
5-3 Signalement des chantiers forestiers en amont	12
5-4 Recours aux contributions spéciales	12

*Pour plus d'informations sur la voirie forestière ou sur tout autre sujet lié à la forêt et à la valorisation du bois*

N'hésitez pas à prendre contact avec  
L'Union Régionale des Collectivités Forestières de Normandie

06 17 96 38 80

[normandie@communesforestieres.org](mailto:normandie@communesforestieres.org)



# 1 - ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

## 1-1 Pourquoi s'intéresser à la voirie forestière sur ma commune ?

La loi a inscrit la combinaison des fonctions économiques, environnementales et sociales au coeur de la gestion durable des forêts. Ainsi la mobilisation des bois fait partie intégrante des politiques forestières menées aux différentes échelles européennes, nationales et régionales.

La France s'est fixée des objectifs politiques et stratégiques ambitieux d'utilisation du bois à travers le Programme National de la Forêt et du Bois 2016 – 2026 (PNFB). L'objectif est de mobiliser 12 millions de m<sup>3</sup> supplémentaire par an de bois en 10 ans pour les différentes filières utilisatrices, tout en respectant les principes de gestion durable de la forêt.

Une telle mobilisation nécessite donc de disposer d'un réseau de desserte en état, du lieu d'exploitation au lieu de traitement.

**Tous les acteurs locaux ou nationaux, institutionnels ou non, sont concernés pour faciliter l'accès aux acteurs de la filière.**



Toute forêt gérée (publique ou privée) dépend non seulement de son réseau de desserte interne, mais surtout du maillage de desserte externe permettant de la relier aux principaux axes de communication. **Des massifs forestiers bien desservis contribueront à l'activité économique de la filière bois**, mais aussi limiteront les conflits d'usages liés aux itinéraires alternatifs, temporaires ou d'opportunités.

Outre l'exploitation et le transport du bois, la desserte intra et inter massif forestier permet l'accès :

- pour l'entretien des forêts ;
- pour la protection incendie ;
- pour la valorisation touristique ;
- pour l'accessibilité entre différents lieux ;
- pour l'implantation de divers réseaux (électriques, optiques...)

Les dessertes forestières sont un atout pour le développement économique, social et environnemental de votre territoire

## 1-2 Principaux acteurs de la filière forêt-bois

La filière bois se structure autour de plusieurs opérateurs qui interviennent à chaque étape du processus d'exploitation. Sans être exhaustif, on retrouve parmi ces acteurs :

- les exploitants forestiers, qui peuvent acheter et revendre du bois ;
- les entrepreneurs de travaux forestiers, qui réalisent des travaux sylvicoles et/ou d'exploitation en forêt ;
- 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.

Le nombre d'acteurs intervenant à des niveaux divers qu'ils soient opérationnels ou décisionnels est important. Afin de garantir une mobilisation des bois et de réduire les conflits d'usages, il est primordial de connaître les droits et obligations du maire en matière de voirie mais également les opportunités de la commune pour aller dans le sens d'une bonne mobilisation des bois en soutien à la filière locale.

## 1-3 Rôles et implications des communes

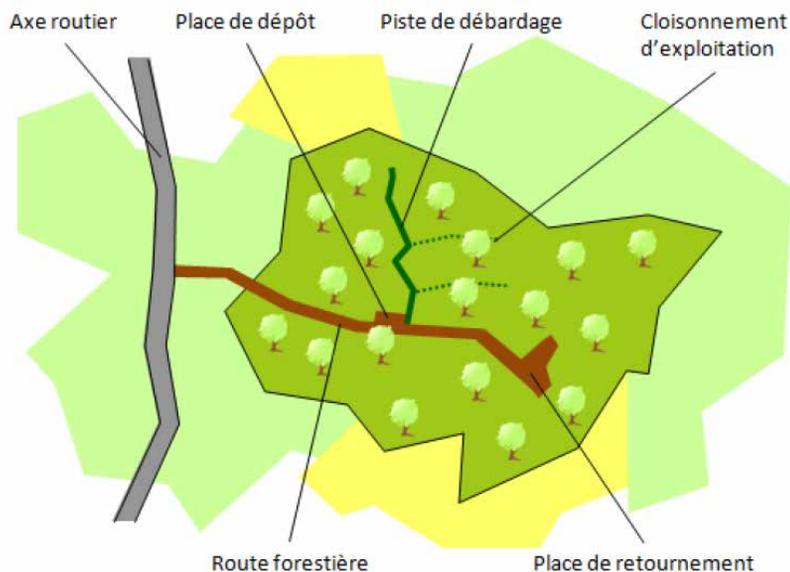
Les représentants des communes sont fortement impliqués dans la gestion forestière, et ceci à plusieurs titres et niveaux, en tant que :

- propriétaire de forêt communale, appartenant alors au domaine privé de la commune,

- garant de la sécurité et de la sûreté générale (mesures de police),
- aménageur du territoire et initiateur de projets de développement local.

#### 1- 4 Desserte et accès à la ressource forestière

Le transport du bois des massifs forestiers aux entreprises de transformation se fait à l'aide de camions grumiers (de « grume », nom donné au tronc une fois l'arbre abattu et ébranché). Capables de transporter des volumes de bois importants sur de grandes distances, ils nécessitent cependant une voirie permettant la circulation de véhicules lourds et relativement peu manoeuvrables. D'où la création de routes forestières à l'intérieur même des massifs forestiers, de places de retournement (permettant les demi-tours) et de places de dépôt (lieux de stockage et de chargement des bois).



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, suivant des cloisonnements d'exploitation lorsqu'ils existent (= chemins linéaires dédiés à la circulation des engins forestiers pour éviter de dégrader les sols sur le reste de la parcelle) ;
- **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, suivant une route forestière avant de rejoindre le réseau principal de circulation.

À chaque étape correspond une voie adaptée à la circulation des véhicules et du matériel. Sa classification est déterminée par l'usage et son accessibilité à différents types de véhicules.



## 2 - LES DIFFÉRENTS STATUTS DES VOIES ET DES CHEMINS

Il est nécessaire de relier un chemin ou une voie à un statut pour connaître les règles qui en régissent l'usage, ainsi que les droits et les devoirs des utilisateurs et du propriétaire.

**Attention, il n'y a pas de lien systématique entre la dénomination forestière (terme lié à l'usage de la voie provenant du langage courant ou technique) et le statut juridique de la voie. Par exemple une route forestière n'a pas de statut ou de législation propre.**

Les statuts sont fixés par le Code de la voirie routière pour les voies du domaine public routier, par le Code rural et de la pêche maritime pour les chemins ruraux et les chemins privés.

Les différents statuts des voies et des chemins sont :

### 2 - 1 Voies du domaine public routier dont les voies communales

**Ce sont les autoroutes, routes nationales, routes départementales et les voies communales. Ces voies sont affectées par nature et par définition à la circulation (vocation de transit).**

**L'entretien des voies communales est une dépense obligatoire mise à la charge des communes (ou intercommunalités dans le cas d'un transfert de compétences).** Cependant, dès lors qu'une voie communale est entretenue à l'état de viabilité, l'article L141-9 du code de la voirie routière permet d'imposer une contribution spéciale proportionnée à la dégradation causée par des usages entraînant une détérioration exceptionnelle (dont ceux liés à l'exploitation des bois). (voir paragraphe détaillé en p.12-13)

Leur fermeture est possible si elle résulte d'une mesure de police motivée, soit pour des motifs de sécurité publique, 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, ou R141-3 du Code rural).

### 2 - 2 Chemins ruraux

Ils sont généralement cadastrés, appartiennent au domaine privé des communes et non au domaine public routier. Ils sont affectés à l'usage du public mais n'ont pas été classés voies communales. Cette affectation est présumée, notamment par l'utilisation du chemin rural comme voie de passage ou par des actes réitérés de surveillance ou de voirie de l'autorité municipale (entretien...). L'aliénation des chemins ruraux est possible s'ils cessent d'être affectés à l'usage du public ; ils peuvent également être prescriptibles (prescription acquisitive trentenaire).

Bien que les chemins ruraux soient affectés à l'usage du public, leur entretien n'est pas obligatoire. **La commune peut cependant être tenue comme juridiquement responsable des dommages imputables à un défaut d'entretien si elle a accepté d'en assurer la viabilité** (travaux sur le chemin...).

Des contributions spéciales peuvent, dans les conditions prévues pour les voies communales, être imposées par la commune aux personnes responsables des dégradations apportées aux chemins ruraux.

Leur fermeture est possible si elle résulte d'une mesure de police motivée, soit pour des motifs de sécurité publique, soit pour des motifs liés à la protection de l'environnement, par arrêté préfectoral ou municipal.

### 2 - 3 Voies privées

Elles appartiennent à des personnes privées ou au domaine privé des personnes publiques. D'abord destinées à la desserte et à l'exploitation de fonds ruraux (forêts, champs, pâturages...), ces voies sont ouvertes par défaut à la circulation publique, en l'absence de signalisation et si elles sont carrossables par une voiture de tourisme (cf. présomption d'ouverture). On distingue :

- **Chemins et sentiers d'exploitation.** Ils appartiennent aux propriétaires riverains en copropriété et en usage commun et peuvent être interdits au public (Code rural L162-1). Tous les propriétaires dont les chemins et sentiers desservent les fonds sont tenus de participer à leur entretien, au prorata de l'usage. Cette obligation est caduque s'ils renoncent à utiliser le chemin.
- **Chemins de desserte, de culture ou d'aisance.** A la différence des chemins d'exploitation, ils desservent un seul héritage. Toutefois, le propriétaire privé peut décider de les ouvrir à la circulation du public. Ils deviennent alors des chemins de passage. Leur entretien est à la charge du propriétaire.
- **Chemins de voisinage ou de quartier.** Ces chemins sont indivis entre des propriétaires privés, ce qui les distingue des sentiers et des chemins d'exploitation.

**Cas particulier des chemins d'association foncière** : ces chemins résultent du remembrement et sont la propriété de l'association foncière. Ils constituent une propriété privée. Les statuts et le règlement de service peuvent réglementer l'utilisation et la préservation des ouvrages en exigeant état des lieux, remise en état, contribution financière (sous forme de contributions spéciales) auprès de tiers non adhérents.

## 2 - 4 Tableau de synthèse

Les différents éléments du tableau sont déclinés par la suite dans des paragraphes dédiés.

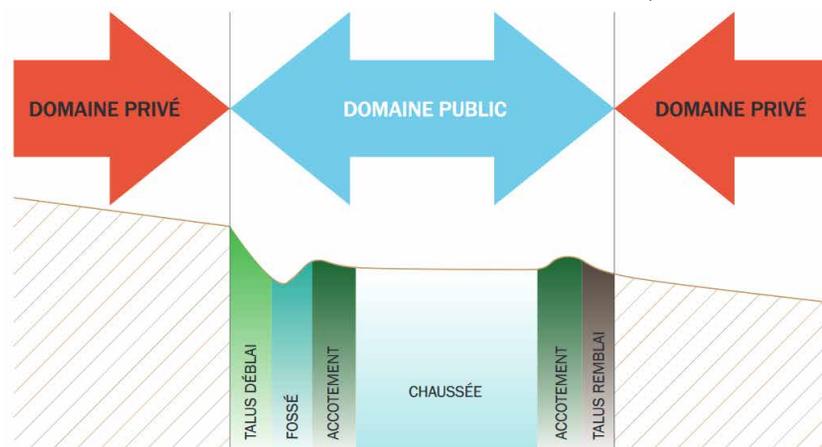
		Voies publiques	Voies privées		
		Domaine public routier	Domaine privé communal	Propriété privée ou domaine privé des personnes publiques	
<b>Statut juridique</b>		autoroutes, routes nationales et départementales, <b>voies communales</b>	<b>Chemins ruraux</b> (art. L.161-1 du Code rural et de la pêche maritime)	Chemins et sentiers d'exploitation art. L162-1 à L162-5 du Code rural et de la pêche maritime	Chemins privés (se situe à l'intérieur d'une seule et même propriété)
<b>Code de référence</b>		Code de la voirie routière	Code rural et de la pêche maritime		
<b>Cadastre</b>		Cadastrées et recensées dans le registre des voies communales	Généralement cadastrés	Généralement non cadastrées	
<b>Destination</b>		Circulation publique	Usage du public	Communication entre fonds ruraux et exploitation de ces fonds. Ils desservent plusieurs propriétés	Desserte d'une seule propriété
<b>Circulation publique</b>	<b>Ouverture</b>	Par définition		Décision du (ou des) propriétaire(s), mais la présomption d'ouverture* s'applique si la voie est carrossable pour une voiture de tourisme	
	<b>Fermeture</b>	Mesure de police motivée : - motifs de sécurité publique (art. R141-3 du Code de la voirie routière) - liés à la protection de l'environnement (art L. 2213-4 du CGCT)		Décision du propriétaire dans l'exercice de son droit de propriété; résultat des caractéristiques du chemin (non carrossable, impasse...); mesure de police	
	<b>Formalisme de la décision de fermeture</b>	Arrêté préfectoral ou municipal ; signalisation réglementaire		Pas de formalisme si décision du propriétaire ; délibération du conseil municipal en forêt communale ; signalisation ou dispositif de fermeture si présumé ouvert ; arrêté et signalisation si mesure de police	
<b>Entretien</b>		Obligation financière d'entretien (par la commune pour voies communales) art. L141-8 du Code de la voirie routière	Pas d'obligation légale d'entretien (mais la commune peut être responsable des sinistres si défaut d'entretien)	Par les propriétaires intéressés au prorata de l'usage	Pas d'obligation, exercice du droit de propriété
<b>Participation de tiers à l'entretien</b>		Contribution spéciale possible	Contribution spéciale possible	Convention de passage	

Attention, la mise en place d'une caution demandée aux utilisateurs de la voirie est illégale.

## 3 - ENTRETIEN DE LA VOIRIE

### 3 - 1 Entretien des voies communales

L'entretien des voies communales est la principale obligation des communes en matière de voirie. Les dépenses d'entretien des voies communales sont d'ailleurs inscrites au titre des dépenses obligatoires pour les communes (art. L. 2321- 2-2° du Code Général des Collectivités Territoriales et L. 141-8 du code de la voirie routière). Cette obligation s'applique au domaine public routier communal c'est-à-dire aux voies elles-mêmes mais également à leurs dépendances (pour la délimitation des voies, voir le Code de la voirie routière, art. I 112-1 à 7).



Le Conseil d'État estime que **les communes sont astreintes à un entretien normal (ou « état de viabilité ») des voies publiques**. Autrement dit, les communes ont le devoir de garantir aux usagers un entretien des voies conforme à leur destination et de veiller à leur utilisation normale en faisant notamment cesser les occupations irrégulières.

L'obligation d'entretien normal des voies publiques impose par exemple à la commune :

- **La remise en état des voies dégradées à la suite d'intempéries ou d'accidents naturels** (CE, 10 juillet 1987, Derez).
- **Le respect des normes de sécurité afin de garantir la sécurité des usagers** (équipements routiers).
- **La signalisation des obstacles ou dangers**.

Ne sont en revanche pas considérés comme de l'entretien normal les travaux d'amélioration des voies publiques : les communes ne sont donc, par exemple, pas tenues de renforcer ou d'adapter les voies aux configurations des véhicules de fort tonnage ou de grande largeur.

### 3 - 2 Entretien des chemins ruraux

L'entretien n'est pas obligatoire par les communes, mais la collectivité est juridiquement responsable des sinistres imputables à un défaut d'entretien (cas des chemins ruraux régulièrement empruntés où la municipalité a le devoir d'assurer la sécurité des usagers).

## 4 - GÉRER LA CIRCULATION PUBLIQUE SUR LES VOIES

### 4 - 1 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.

**Dans chaque département, un arrêté préfectoral définit les itinéraires sur lesquels la circulation des véhicules**

**transportant du bois rond est autorisée.** Ils sont disponibles pour les 5 départements normands sur le site de la DREAL Normandie, onglet " transports et véhicules ".

#### 4 - 2 Circulation dans les espaces naturels

Un piéton peut librement marcher dans la nature, même en dehors de sentiers et chemins, lorsqu'il s'agit d'espace non clos et à condition qu'il ne commette pas de dommage. Il est toutefois recommandé de rester sur les sentiers et chemins.

Lorsqu'une personne se déplace en véhicule (motorisé ou non) ou à cheval, elle ne peut circuler que sur des voies ouvertes : voies publiques, voies privées ouvertes à la circulation ou itinéraires spécialement autorisés par le propriétaire (pistes cyclables, itinéraires équestres...). **La circulation des véhicules à moteur n'est donc autorisée que sur les voies ouvertes à la circulation publique et le hors piste est interdit** (article L362-1 du Code de l'environnement).

L'interdiction ne s'applique pas aux véhicules utilisés pour remplir une mission de service public, à ceux utilisés à des fins d'exploitation ou d'entretien ou ceux utilisés par les propriétaires ou leurs ayants droit. (art. L362-2 du CE).

#### 4 - 3 Ouverture à la circulation

**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 (limitations de vitesse / tonnage / stationnement...) et prendre un arrêté municipal pour les forêts privées et communales en conséquence, l'objet étant la sécurité publique ;
- implanter une signalisation conformément au Code de la route (pour la réglementation spécifique instituée et pour signaler les dangers éventuels).

**Si une voie privée forestière est ouverte à la demande d'une commune, il est possible de bâtir une convention pour définir les modalités de participation financière de la commune à l'entretien.**

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. La pose d'un panneau de type B0 (cercle rouge sur fond blanc) ou d'un dispositif de fermeture rend caduque cette présomption.



#### 4 - 4 Limitation de l'accès à certaines voies



##### Concernant les voies publiques et chemins ruraux

Le Code Général des Collectivités Territoriales permet au maire d'interdire la circulation des véhicules sur des voies, des chemins ou des secteurs de sa commune pour deux motifs :

- **Limitation pour des raisons environnementales** (art. L. 2213-4 du CGCT)

L'article L. 2213-4 du CGCT permet au maire d'interdire la circulation des véhicules sur des voies ou des chemins ou des secteurs de sa commune pour des motifs en lien avec la tranquillité publique, la qualité de l'air, la protection des espèces végétales ou animales, la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur

à des fins notamment forestières.

Cette interdiction ne s'applique pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public. Elle ne peut pas non plus s'appliquer de 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.

- **Limitation pour incompatibilité avec la constitution des chemins** (art R141-3 du Code de la voirie rurale et D161-10 du Code rural et de la pêche maritime)

Les maires peuvent interdire de manière temporaire ou permanente l'usage de tout ou partie des voies communales ou chemins ruraux aux catégories de véhicules dont les caractéristiques sont incompatibles avec la constitution de ces voies, 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**. Ces limitations ne peuvent pas être discriminatoires entre les catégories d'usagers. Par exemple, il n'est pas possible d'interdire l'accès aux véhicules de plus de 3,5 tonnes engins agricoles exceptés.

Attention : en règle générale, s'il n'y a pas de justification par des motifs de sécurité du public (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.

### Concernant les voies privées

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 - 5 Barrière de dégel

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). Il convient alors de prendre un arrêté municipal et de mettre en place une signalisation appropriée.



#### 4 - 6 Signaler la fermeture d'une voie à la circulation

Concernant les dispositifs de fermeture, la jurisprudence s'est développée : **la responsabilité du gardien de l'obstacle est engagée** chaque fois que le dispositif de fermeture est 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 doit donc être efficace, sans être dangereux.**

Il est recommandé :

- de ne jamais tendre de câbles, de fils de fer et moins encore de barbelés
- en cas d'installation de chaînes, de prévoir un dispositif de signalement de couleur rouge et blanche ou des réflecteurs
- en cas de poses de barrières, de prévoir des couleurs vives et des réflecteurs. Si elles fonctionnent par système de levage avec contrepoids, prendre garde aux risques de doigts écrasés, voire sectionnés
- pour la pose de plots, veiller à leur visibilité et à leur écartement
- lorsque l'on pose une barrière, de veiller à ce qu'elle soit visible des 2 côtés, voire signalée du côté où elle ne serait pas visible (virage par exemple), c'est-à-dire pas seulement en entrée si c'est une voie a priori sans issue car il peut y avoir des vélos par exemple (VTT) qui peuvent avoir accédé à la voie à l'intérieur de la propriété par des sentiers ou chemins forestiers non accessibles en voiture (mais ouverts aux VTT, cavaliers..) et se retrouver surpris par une barrière.

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 :



## 5 - GESTION ET PRÉVENTION DES DÉGÂTS

### 5 - 1 Responsabilité de l'acheteur de bois

La grande majorité des dégâts sur la voirie forestière est due à l'exploitation des bois. L'enlèvement des bois se fait via l'ensemble des routes et chemins forestiers existants sauf prescriptions spécifiques des clauses particulières du contrat de vente, où un itinéraire particulier peut être indiqué pour sortir les bois de la forêt.

**Un acheteur de bois en devient propriétaire dès le jour de la vente. En application de l'article 1384 du Code civil, il devient aussi responsable des dégâts qu'ils peuvent causer.** Cependant, la refonte du Code forestier en 2012 a supprimé la responsabilité pénale des acheteurs pour faute causée par autrui. Aussi, **en cas de litige pour dégâts à la voirie, l'acheteur est responsable civilement alors que le transporteur l'est pénalement.**

#### En forêt communale

Dans tous les cas, lorsqu'une remise en état est demandée sur la voirie privée forestière pour permettre la réception d'une coupe, c'est à l'acheteur de mettre en oeuvre les moyens adéquats. Deux cas de figures :

- soit l'acheteur s'exécute dans les délais. La coupe est alors déchargée et la responsabilité de l'acheteur ne pourra plus être recherchée.
- soit l'acheteur ne s'exécute pas. Il paye alors à la commune des frais de remise en état. Cette somme servira à réaliser les travaux soit par la commune, soit par une entreprise. Tant que l'acheteur n'a pas payé, la coupe n'est pas déchargée et il demeure responsable du parterre de coupe.

### 5 - 2 Surveillance : cas des forêts des collectivités

Il est important de distinguer deux cas très différents :

- Les chemins intérieurs aux parcelles de la forêt communale

Dans ce cas les chemins bénéficient du régime forestier (places de dépôts comprises), l'ONF intervient en mettant en place un état des lieux plus un document contractuel. **Les mesures de prévention et de réparation font partie intégrante, soit du contrat de vente de bois sur pied, soit du contrat de façonnage et de débardage.** L'ONF est chargé de leur mise en oeuvre.

- Les autres types de voirie

Dans ce cas les chemins ne bénéficient pas du régime forestier, l'ONF n'a donc pas compétence pour intervenir à ce titre, la commune doit donc prendre ses dispositions.

**Un état des lieux préalable puis postérieur à l'exploitation est dans la pratique une condition indispensable pour demander une remise en état initial à l'exploitant.** Le maire doit veiller au réseau de chemins de sa commune quand il est utilisé par des tiers pour exploiter leurs parcelles mais aussi quand il est utilisé pour exploiter sa forêt communale.

### 5 - 3 Signalement des chantiers forestiers en amont

D'après le décret n° 2004-797 du 29 juillet 2004 relatif au signalement des chantiers forestiers, les **chantiers de coupes ou de débardage dont le volume excède 500 m<sup>3</sup> ou 4 ha** sont soumis à déclaration auprès de l'inspection du travail par lettre recommandée avec accusé de réception, par dépôt au service contre récépissé ou par tout moyen électronique comportant une preuve de réception (fax ...). une copie de cette déclaration doit parvenir dans le même délai à la mairie de la ou des communes sur le territoire desquelles est situé le chantier.

Ces chantiers doivent être signalés par des panneaux de dimensions au moins égales à 100 cm x 80 cm, visibles des voies d'accès.

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

En pratique, **il est conseillé de mettre en place un système de déclaration en mairie, pour tout chantier**. Cette déclaration, quel que soit le formalisme (simple appel téléphonique, fax, mail ...), permettra un dialogue entre le représentant de la commune et l'exploitant forestier. Lors de cette discussion, seront évoqués les éléments de vigilance à considérer lors de l'exploitation des bois (réseaux éventuels, zone de faiblesse de la chaussée, zone de captage ...).

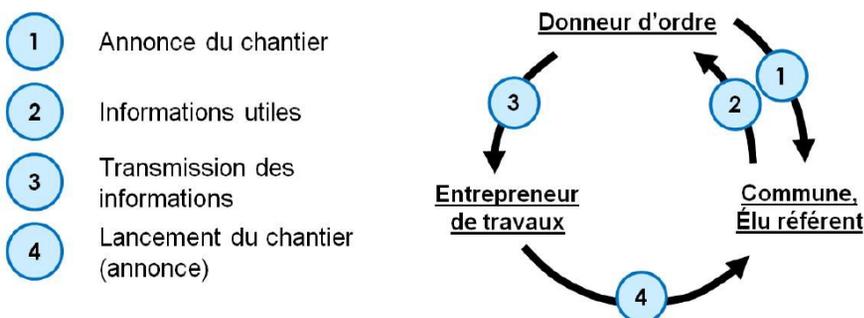
En complément, et à la demande de l'une des parties, un état des lieux avant/ après pourra éventuellement être réalisé, si la situation le nécessite.

Après l'exploitation, si des dégâts sont constatés, il est conseillé de contacter le responsable du chantier et de rechercher avec lui un accord amiable en se basant sur un devis. Le versement s'effectuera 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.

**Dans tous les cas de figures il est important de rappeler que la meilleure solution pour gérer la voirie ne pourra être trouvée qu'après avoir dialogué avec les différents usagers pour essayer de correspondre au mieux au contexte local.**

Une proposition de démarche est présentée ci-dessous.

*Principe pour tous les chantiers concernant une voirie de compétence communale :*



**Si un état des lieux est demandé :**

- 5 Etat des lieux initial signé par les deux parties
- 6 Réalisation du chantier de **débardage**
- 7 Etat des lieux final → **Fin de la procédure** lorsque l'absence de dégâts anormaux ou la remise en état est constatée.

### 5 - 4 Recours aux contributions spéciales

Les principes de gratuité et de liberté de circulation s'appliquent. Par exemple, la mise en place d'une caution demandée aux utilisateurs est illégale. Cependant 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.

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

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).

Dans la pratique, la mise en place de cette contribution spéciale est compliquée pour l'activité forestière. Elle est plus aisée pour d'autres activités comme l'exploitation de carrières par exemple (passages réguliers et délimités géographiquement).

*Des exemples de délibérations peuvent être envoyés par courriel à la demande. Se renseigner auprès de l'URCOFOR.*



*Document réalisé en octobre 2019*

*Avec la participation financière de :*



Crédits photos : URCOFOR Normandie

*UNION REGIONALE DES COLLECTIVITES FORESTIERES DE NORMANDIE :*

SIÈGE SOCIAL : Mairie de Vatteville-la-Rue

PRESIDENT : M. Jacques CHARRON, Maire de Vatteville-la-Rue

DIRECTRICE : Mme Laure FERRIER, laure.ferrier@communesforestieres.org, 06 17 96 38 80

CHARGÉE DE MISSION : Mme Fanny MARQUIER, fanny.marquier@communesforestieres.org, 06 62 30 36 78

ADRESSE DE CORRESPONDANCE : 1 rue des Côtes, 76 520 MONTMAIN

SITE INTERNET : [www.fncofor.fr](http://www.fncofor.fr)