



Création et entretien de voiries forestières : penser environnement !



Avec la participation active de :



Michel Dubromel

Président de France Nature Environnement (FNE)

Le monde associatif et celui des élus partagent l'ambition commune d'améliorer la vie dans nos territoires. C'est vrai aussi pour le monde forestier. C'est ainsi que France Nature Environnement et la Fédération nationale des Communes forestières entretiennent des relations et échanges enrichissants depuis plusieurs années. Des histoires forcément particulières et des cœurs d'action différents n'ont en effet pas empêché nos deux fédérations de partager des positionnements communs au cours des dernières années.

De ces convergences est née la volonté de partager un projet commun. Pour concrétiser cette volonté, le sujet de la voirie forestière s'est imposé à nous. S'il s'agit d'une question souvent clivante pour les acteurs du secteur forestier, nos deux associations partagent une analyse commune : la prise en compte des enjeux relatifs à la préservation de la biodiversité est une nécessité à intégrer dans la création ou l'entretien des voiries forestières.

Nous vous présentons aujourd'hui ce guide, aboutissement d'un an de travail passionné et passionnant mené par nos deux organisations. Nous espérons qu'il s'agit là de la première collaboration d'une longue série à venir, qui fera la démonstration que, malgré des positionnements qui peuvent diverger, une vision commune reste toujours possible.

Parce que travailler ensemble, à l'échelle de nos fédérations comme de nos membres respectifs dans les territoires, est déjà un début de solution pour préserver l'avenir de nos forêts.



Dominique Jarlier

Président de Fédération nationale des Communes forestières

La forêt est un bien commun de l'humanité et nous devons toujours garder à l'esprit que la préservation de sa multifonctionnalité est la condition de sa résilience et de sa transmission aux générations futures.

Avec France Nature Environnement, nous entretenons des relations dynamiques et constructives, loin des lieux communs, afin de co-construire des approches responsables des grands enjeux forestiers.

Ce guide en est l'illustration. Il aborde la question de la création de voirie et de la préservation de la biodiversité sous un angle novateur : anticiper la création d'une voirie forestière et surtout l'imaginer dans un écosystème et non pas comme un équipement plaqué sur un territoire. Né de discussions où chaque mot a été choisi, pesé, validé, il est l'exact reflet de notre partenariat toujours riche et fécond. Je remercie également la Fédération Nationale des Entrepreneurs des Terroirs qui a activement contribué à ces travaux, apportant pragmatisme et précision.

A destination principale des élus confrontés à la création et à l'entretien de voirie forestière, ce guide a l'ambition de vous accompagner dans la conception globale de votre projet et de vous apporter quelques exemples de réalisations que nous enrichirons au fil du temps.



PRÉSENTATION ET RAPPEL



Qu'est-ce que la voirie forestière ?

La notion de voirie forestière est assez large, du lieu de récolte au sein d'un massif forestier au lieu de transformation ou de valorisation des bois. Dans le cadre de ce guide, nous nous limitons aux itinéraires dédiés à la circulation des camions (grumiers, porte-engins...), c'est-à-dire hors desserte située à l'intérieur des parcelles et peuplements forestiers.

■ Un outil de valorisation du territoire

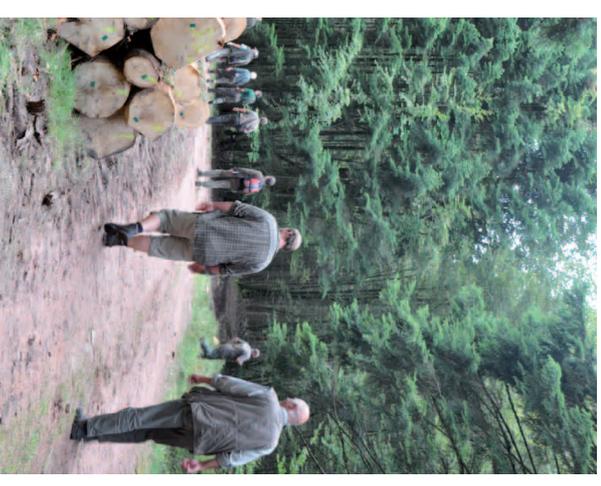
Les forêts de France appartiennent à des personnes physiques ou morales, qu'elles soient des particuliers, des collectivités, l'État, des entreprises ou autres. Ces propriétaires doivent pouvoir accéder à leurs parcelles et les valoriser. C'est le rôle principal de la voirie forestière.

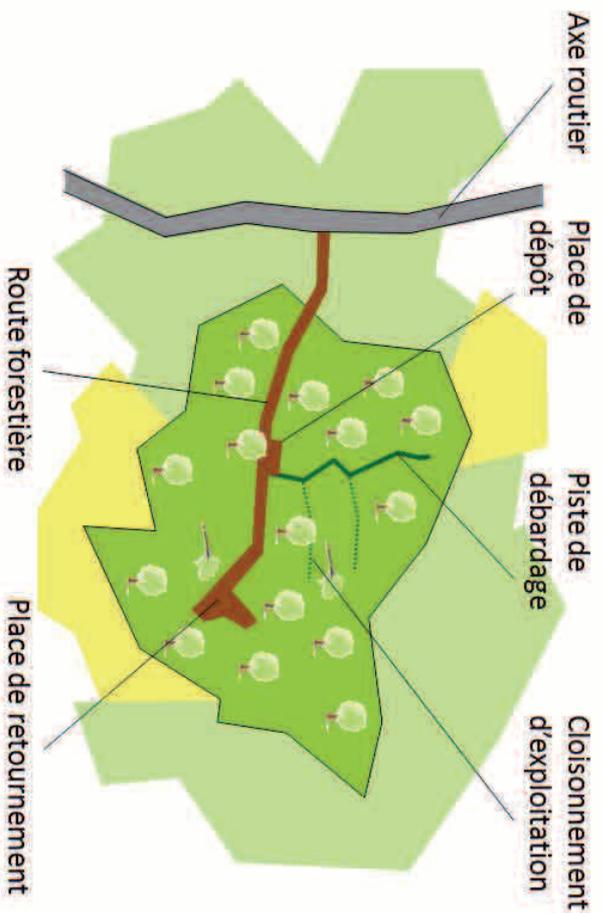
Cependant, au-delà des propriétaires des parcelles desservies, la voirie forestière bénéficie à l'ensemble de la population et fait écho aux différentes fonctions associées à la forêt : économique, écologique et sociale. Ainsi, le réseau de desserte permet ou facilite la réalisation dans de bonnes conditions des opérations de récolte des bois, la réalisation de travaux d'entretien et d'amélioration des peuplements, l'accueil des visiteurs (randonneurs, vététistes...), la surveillance du territoire, l'exercice de la chasse, l'accès à certaines terres agricoles ou à des habitations... Les forestiers et les bénéficiaires de la voirie forestière sont loin d'être les seuls utilisateurs.

La voirie forestière est une infrastructure multi-usagers, impliquant des responsabilités diverses et nécessitant de la concertation pour son implantation et son utilisation.

➤ EN SAVOIR PLUS

CHARTRE DU PROMENEUR "J'aime la forêt, ensemble protégeons-la", PUBLIÉ EN 2016 PAR L'OFFICE NATIONAL DES FORÊTS. PLUS D'INFORMATIONS SUR : WWW.ONF.FR





■ Un réseau structure

Dans le cadre de la récolte des bois, la voirie forestière doit permettre de répondre aux besoins des différents intervenants. Pour être fonctionnelle, elle est organisée en différents types de voiries qui correspondent aux différentes étapes d'un chantier forestier.

- **Le cloisonnement sylvicole** est un réseau mis en place au sein des jeunes peuplements forestiers pour permettre aux ouvriers et petits engins forestiers d'accéder au cœur des parcelles afin d'y réaliser des travaux sylvicoles ;

- **le cloisonnement d'exploitation** (ou traîne de débarquement) permet aux engins de récolte et de débarquement des bois (abatteuses, porteurs, débussieurs) de pénétrer dans de bonnes

conditions à l'intérieur des peuplements forestiers avec des linéaires dédiés à la circulation pour éviter de dégrader les sols et la biodiversité sur le reste de la parcelle ;

- **la piste de débarquement** (ou chemin de débarquement) permet de faire le lien entre les parcelles forestières et le réseau de voirie accessible aux camions, en y déplaçant les bois à l'aide de débardeurs ou débussieurs ;

- **la route forestière**, objet de ce guide, permet la circulation des camions grumiers et porte-engins, qui amènent le bois du lieu de production (le massif forestier) au lieu de transformation ou d'utilisation (scierie, chaufferie...).

En complément de ces éléments linéaires, **des places de retournement** sont aménagées pour permettre aux grumiers et porte-engins de faire demi-tour, et **des places de dépôt** (ou aire de stockage / de chargement) sont créées pour stocker les bois en attendant leur prise en charge. L'ensemble de ce réseau est généralement en terrain naturel ou empierre.

Dans le cas de la desserte forestière créée pour la défense des forêts

contre l'incendie (D.F.C.I.), on trouve également des routes et des pistes structurantes à l'intérieur des massifs forestiers accessibles à divers types de véhicules, couplés à des aménagements ponctuels comme des places de retournement, des emplacements de citernes d'eau...

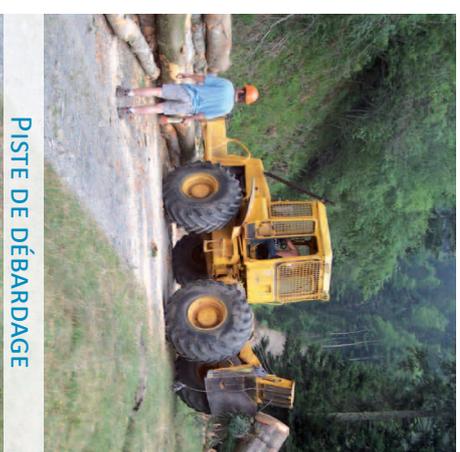
Dans ce cas, la sécurité des acteurs de la surveillance et de la lutte anti-incendie est un facteur prioritaire dans la conception de la voirie.



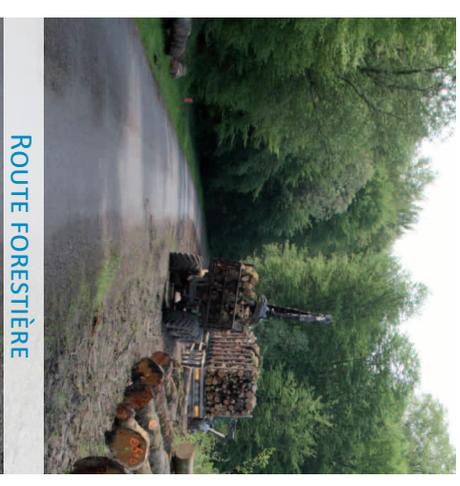
CLOISONNEMENT SYLVICOLE



CLOISONNEMENTS D'EXPLOITATION



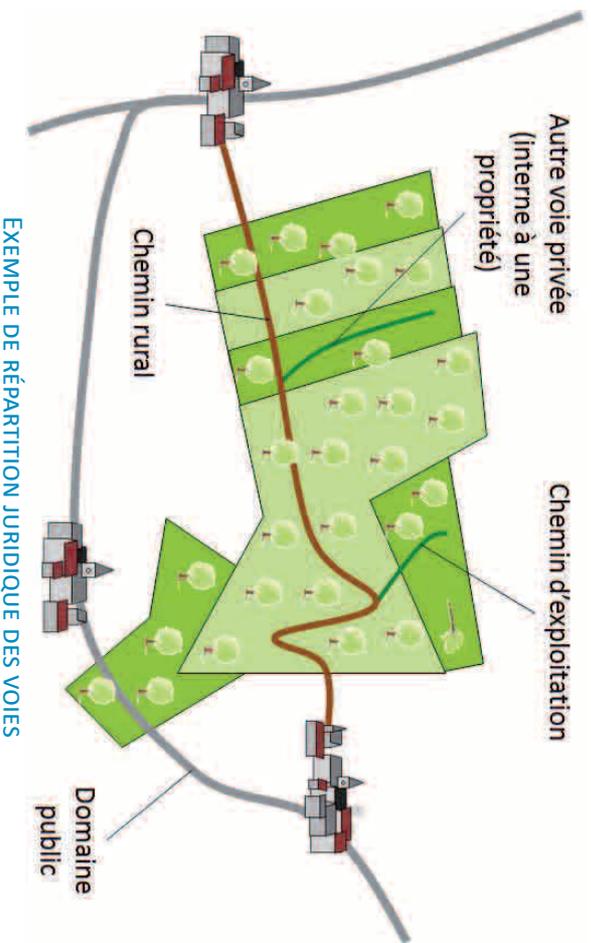
PISTE DE DÉBARDAGE



ROUTE FORESTIÈRE

Statut de la voirie forestière

Lorsque l'on traite de la voirie forestière, il est important de faire la différence entre le statut juridique d'une voie qui permet de connaître les droits et devoirs qui s'y rattachent et sa classification technique, liée à son utilisation. Les deux notions sont indépendantes. Par exemple, un chemin rural (statut juridique) demeure chemin rural, qu'il soit sentier de randonnée, piste empierrée ou route goudronnée.



Voies du domaine public routier

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. L.121-1 à L.123-8) ;
- le département pour les routes départementales (art. L.131-1 à L.131-8) ;

- les communes pour les voies communales (art. L.141-1 à L.141-12).

Les voies publiques du domaine public routier sont affectées par nature et par définition à la circulation générale. Les principes fondamentaux de gratuité, d'égalité entre les usagers et de liberté de circuler s'appliquent. Ces voies sont imprescriptibles et inaliénables.

▸ VOCABULAIRE

IMPREScriptIBLE : IMPOSSIBILITÉ D'ACQUÉRIR UN DROIT SUR LES BIENS CONCERNÉS PAR VOIE DE PRESCRIPTION, C'EST À DIRE PAR ÉCOULEMENT DU TEMPS.

INALIÉNABLE : NE PEUT ÊTRE ALIÉNÉ, DONNÉ OU VENDU.

L'entretien des voies communales est

une dépense obligatoire à la charge des communes (art. L.141-8 du Code de la voirie routière). La répartition de la dotation globale de fonctionnement est en partie proportionnelle à sa longueur. Cependant, l'article L.141-9 du Code de la voirie routière permet d'imposer aux entreprises une contribution spéciale proportionnée à la dégradation causée par des usages entraînant une détérioration anormale.

▸ EN SAVOIR PLUS

LA DOTATION GLOBALE DE FONCTIONNEMENT EST LA PRINCIPALE DOTATION DE FONCTIONNEMENT DE L'ÉTAT AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES.

PLUS D'INFORMATIONS SUR : [HTTPS://WWW.COLLECTIVITES-LOCALES.GOUV.FR](https://www.collectivites-locales.gouv.fr)

Sauf cas particuliers (installation de certains équipements de sécurité et travaux sur réseaux de télécommunication, de gaz, ou d'électricité), l'article L.113-2 précise que l'occupation du domaine public routier n'est autorisée que si elle a fait l'objet :

- d'une permission de voirie dans le cas où elle donne lieu à emprise,

- d'un permis de stationnement dans les autres cas.

La fermeture des voies du domaine public routier communal est possible, par arrêté, si elle résulte d'une mesure de police motivée :

- pour des motifs de sécurité (art. R.141-3 du Code de la voirie routière)

- pour des motifs liés à la protection de l'environnement (articles L.2213-4 et L.2215-3 du Code général des collectivités territoriales), c'est-à-dire une interdiction d'accès "aux véhicules dont la circulation 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".



Chemins ruraux

Les chemins ruraux 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 (article L.161-1 du Code rural et de la pêche maritime). Les chemins ruraux sont prescriptibles. Leur aliénation n'est possible que s'ils cessent d'être affectés à l'usage du public. L'inscription d'un chemin rural dans un Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPIR) permet de le rendre imprescriptible et inaliénable.

L'affectation est présumée à l'usage du public, 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. L.161-3 du Code rural et de la pêche maritime). Un chemin rural peut être désaffecté par délibération, après enquête publique. Le chemin devient alors une parcelle du domaine privé de la commune.

Aucune disposition législative ou réglementaire n'oblige les communes à entretenir les chemins ruraux. Toutefois, la commune peut être tenue comme juridiquement responsable des dommages imputables à un défaut d'entretien si elle a accepté d'en assurer la viabilité (travaux sur le chemin...).

Des contributions spéciales peuvent être imposées par la commune aux propriétaires ou entrepreneurs responsables de détériorations anormales (art. L.161-8 du Code rural et de la pêche maritime). Pour compenser les dépenses d'entretien, le conseil municipal peut aussi accepter une souscription volontaire (art. D.161-5 à D.161-7 du Code rural) ou créer une taxe spéciale qui est recouvrée comme un impôt local (art. L.161-7).

L'article D.161-14 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".

Dans le cadre de ses pouvoirs de police, le maire ne peut fermer un chemin rural à la circulation publique que par arrêté, soit pour des motifs de sécurité (art. D.161-10 du Code rural et de la pêche maritime), soit pour des motifs liés à la protection de l'environnement (art. L.2213-4 du Code général des collectivités territoriales). Pour ce motif-ci, le préfet peut lui aussi intervenir (art. L.2215-3 du Code général des collectivités territoriales).



Voies privées

Appartenant au domaine privé de personnes morales de droit public ou à des particuliers, les voies privées sont régies par le droit privé. Les voies privées sont prescriptibles et aliénables. 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

présumées ouvertes au public. La présomption est levée avec la mise en place de signalisation ou par les caractéristiques du chemin (aspect non carrossable, étroitesse...).

La décision d'ouvrir ou fermer des voies privées à la circulation publique est avant tout une décision du propriétaire dans l'exercice de son droit de propriété. Ainsi, pour les voies pri-

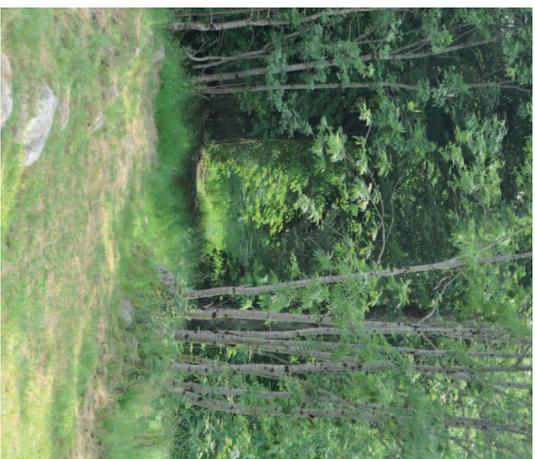
Responsabilité des élus

vées de la commune, la décision relève d'une simple délibération du conseil municipal, sans qu'un arrêté du maire soit nécessaire. 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 (art. L.2213-4 et L.2213-5 du Code général des collectivités territoriales).

Lorsqu'une voie privée dessert plusieurs propriétés situées en zone rurale, on parle de **chemin ou sentier d'exploitation**. Cette voie sert exclusivement à la communication entre ces fonds ou à leur exploitation. En l'absence de titre de propriété, elle est présumée appartenir aux propriétaires riverains en copropriété indivise. Tous les propriétaires concernés sont tenus de participer à l'entretien, au prorata de l'usage, sauf renonciation à utiliser le chemin.

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. Celles-ci sont régies par les règles du droit commun en matière de propriété. L'entretien est du ressort du propriétaire.

L'usage de ces chemins peut être interdit au public, sur décision du ou des propriétaires, dans le cadre de l'exercice de leur droit de propriété. Par ailleurs, il est possible d'établir des conventions de passage qui formalisent les conditions d'utilisation par un tiers, avec une éventuelle contribution financière.



■ Cas particulier des propriétés enclavées

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). L'autorisation est acquise en vertu de la loi. Au besoin, une convention a pour seul objet de reconnaître l'état d'enclave et de fixer les conditions techniques et financières de l'exercice de la servitude. 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.

■ Attribution du maire et de ses adjoints

Les attributions du maire et de ses adjoints sont fixées par le **Code général des collectivités territoriales**, aux articles L.2122-21 à L.2122-26 (exercées au nom de la commune) et L.2122-27 à L.2122-34 (exercées au nom de l'État). Concrètement, du point de vue forestier, elles signifient que :

- **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 ...);

- **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...);

- **le maire et ses adjoints mettent en œuvre les lois, règlements et mesures**

de sûreté générale en 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.

■ Maîtrise d'ouvrage

En forêt communale, le projet de desserte est porté par le maire et les services de l'ONF.

Dans le cas d'un massif composé de parcelles forestières communales et autres, la création de desserte se fait dans le cadre du développement territorial. Elle peut être motivée par les préconisations d'un **schéma de desserte forestière** ou la réponse à un appel à projet. La maîtrise d'ouvrage peut être assurée par la collectivité ou par une association syndicale de propriétaires comme les associations syndicales ilibres (ASL) ou les associations syndicales autorisées (ASA).



Investir pour la voirie forestière

■ Remarque sur les subventions possibles

Hors dispositifs spécifiques propres à la Défense des forêts contre l'incendie (D.F.C.I.), les aides à la desserte forestière sont disponibles uniquement dans un objectif de récolte des bois. Le coût des projets est mis en rapport avec la plus-value apportée par la présence de la desserte sur les ventes de bois.

Les aides font appel à des financements européens (fonds FEADER) et de l'État, et sur certains secteurs à un cofinancement par le Conseil départemental. Elles ne sont possibles, sous conditions, que pour la création de nouvelles voiries ou l'adaptation

de voies existantes aux pratiques actuelles (mise au gabarit), pour les places de dépôt et de retournement associées, ou encore pour la réorption de "points noirs" sur les voies d'accès aux massifs forestiers. **Les points noirs sont des problèmes ponctuels** (ouvrages d'art inadaptés, virages trop serrés...) empêchant l'utilisation du réseau dans son ensemble. Les projets subventionnés sont retenus dans le cadre d'appels à projets régionaux.

Il n'y a pas de subventions dédiées à l'entretien.

➤ EN SAVOIR PLUS

CONTACTEZ LA DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DE VOTRE DÉPARTEMENT.



■ Récupération de la TVA par les collectivités

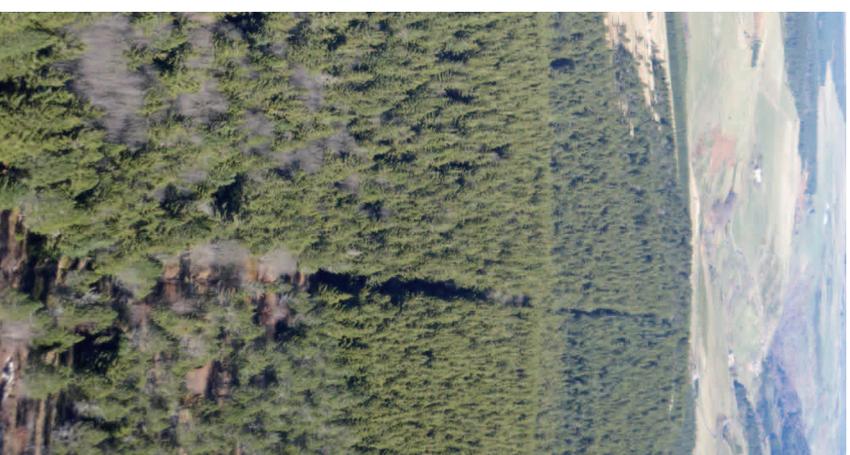
Les collectivités territoriales, via le **Fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA)**, peuvent récupérer une partie de la TVA liée à des dépenses d'investissement. De nouvelles dispositions législatives issues de la loi de finances de 2016 ont élargi l'éligibilité au FCTVA aux dépenses d'entretien de la voirie payées en 2016. La reconduction de cette disposition est à vérifier dans les lois de finances annuelles.

■ Coûts indicatifs

Les coûts sont très variables d'un chantier à l'autre. **A titre indicatif, pour l'Auvergne et en 2016**, les dépenses éligibles aux aides citées ci-dessus étaient plafonnées à :

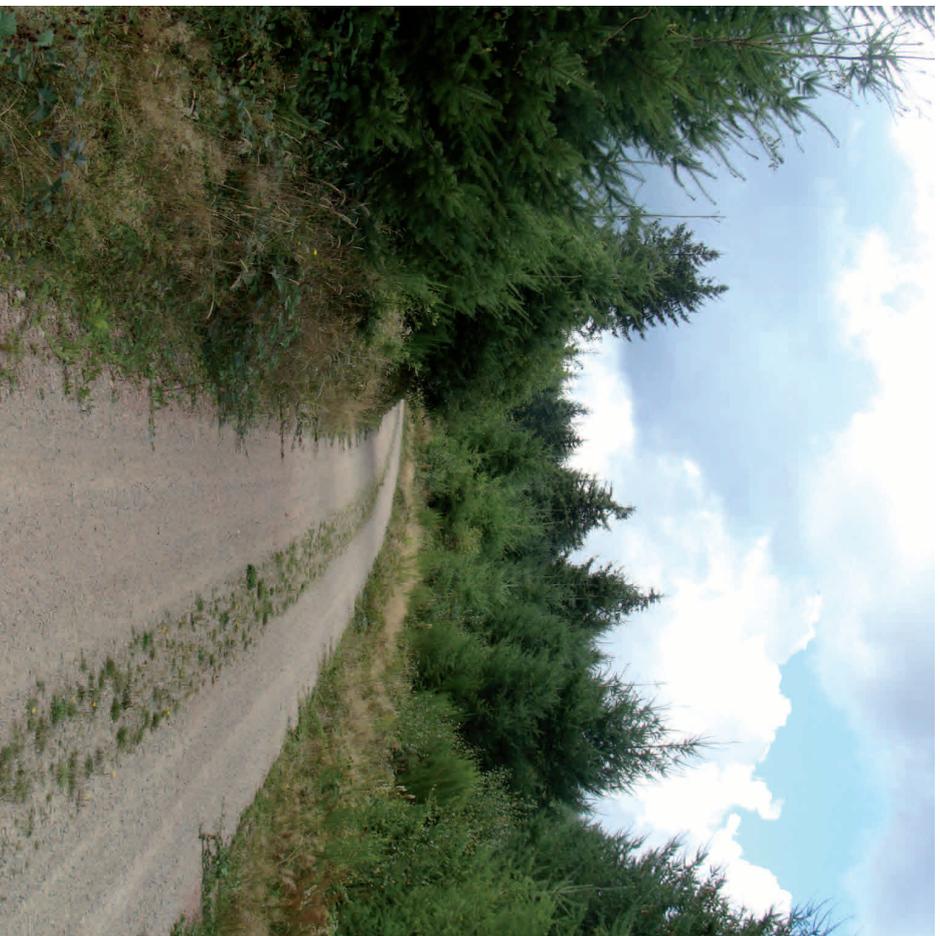
- **65 000 €/km** pour la création de routes forestières empierrées accessibles aux camions grumiers ;
- **20 000 €/km** si ces routes sont en terrain naturel ;
- **45 000 €/km** pour la mise au gabarit de routes forestières accessibles aux camions grumiers ;
- **10 €/m²** pour des places de retournement ou de dépôts ;
- **10 000 €/km** pour l'ouverture de pistes accessibles aux engins de débardage ;
- **12 % du montant hors taxes** des travaux pour les frais généraux annexes, dont maximum 8 % de maîtrise d'oeuvre.

Les arrêtés précisant les conditions d'éligibilité sont disponibles auprès des Directions régionales de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt, ou des Directions départementales des territoires.



2

CRÉATION ET ENTRETIEN DE LA VOIRIE FORESTIÈRE : COMMENT MIEUX PRENDRE EN COMPTE L'ENVIRONNEMENT ?



Qu'est-ce qu'une bonne voirie ?

La réalisation d'une route forestière est généralement inscrite dans les documents de gestion durable s'ils existent. Un bon projet de voirie suppose une vision intégrée et globale (et non à l'échelle d'une seule parcelle ou d'une seule propriété) et l'anticipation est nécessaire pour prendre en compte les différents enjeux.

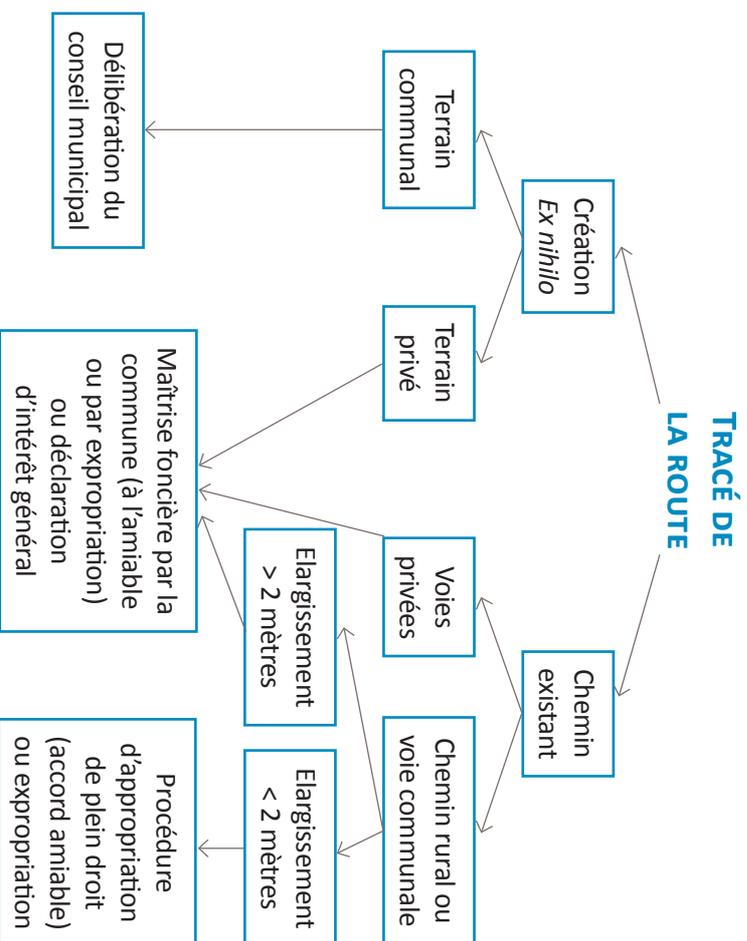
Une voirie bien conçue est une voirie qui **intègre les enjeux environnementaux et paysagers dès sa conception** et qui tient compte des impacts sur le milieu lors de sa création (chantier), de son utilisation et de son entretien.

Elle respecte les points suivants :

- Les citoyens et associations de protection de la nature ont été **consultés en amont**,
- Le choix du revêtement permet la **circulation de l'eau**,
- Les continuités écologiques (pour permettre le passage de la petite faune notamment) sont respectées,
- Les **usages de la voirie sont réglementés et organisés** (accueil du public, période d'ouverture...),
- Après le chantier, les **terrains sont ressemés ou replantés** pour ne pas les laisser nus, notamment sur sols maigres de montagne,
- Les **frais d'entretien** sont prévus dans le budget de l'année.



Les grandes étapes de la création de la voirie forestière



LES DIFFÉRENTES PROCÉDURES À METTRE EN OEUVRE POUR CRÉER UNE VOIRIE FORESTIÈRE

■ Avant-projet définitif du tracé

Le premier élément est la définition, même approximative, du **tracé de la route forestière**. L'appui sur un **schéma directeur de desserte forestière** est un bon point de départ (s'il existe). Dans les autres cas, la desserte peut être créée sur un chemin déjà existant ou non.

Lorsque la voirie passe uniquement en forêt communale, cela pose peu de difficultés car la commune possède la maîtrise foncière des terrains, mais lorsque ce n'est pas le cas, des questions se posent. Selon les cas, la méthodologie des projets sera différente.

La **déclaration d'intérêt général est précédée d'une enquête publique**, cela peut être également le cas pour les délibérations du conseil municipal dans le cadre de la création d'une voie forestière.

➤ EN SAVOIR PLUS

LES PROCÉDURES DE DÉCLARATION D'INTÉRÊT GÉNÉRAL ET D'APPROPRIATION DE PLEIN DROIT SONT DÉCRITES DANS [LE GUIDE : "LA VOIRIE FORESTIÈRE"](#).

Dans la réflexion, il est indispensable d'inclure le **raccordement au réseau routier, la prévision des places de dépôt des bois et des places de retournement y compris leurs équipements annexes obligatoires (fossés, buses, ouvrages d'art, signalisations, barrières...), en complément des tracés linéaires**.

■ Prise en compte des aspects environnementaux et paysagers réglementaires

Le tracé en cours d'élaboration ne doit pas oublier d'intégrer les enjeux **environnementaux et paysagers** en commençant par les aspects réglementaires. La création d'une route forestière peut parfois relever de la réglementation liée aux études d'impact, si elle fait l'objet d'une procédure d'autorisation administrative dans un des registres suivants¹.

Ainsi quelques points sont à vérifier lors de l'élaboration du tracé :

- **Loi sur l'eau** (dans le cas d'un franchissement de cours d'eau ou d'une zone humide) ;
- **Réglementation Natura 2000** (si la voirie se situe dans une zone Natura 2000 ou à sa périphérie) ;
- **Patrimoine naturel – Réglementation des espèces protégées et espaces naturels** (arrêtés de protection de Biotope, réserves naturelles nationales, parc national et espèces protégées) ;
- **Sites classés** et périmètre autour d'un monument historique classé.

Selon la taille de la route (égale ou supérieure à 3 km), son revêtement et son ouverture à la circulation publique, l'étude d'impact sera systématique, au cas par cas ou sans objet.



1. Si le projet de création de route forestière ne fait pas l'objet d'une demande d'autorisation administrative, la réglementation liée aux études d'impact ne s'applique pas.

Liste 2 : dès lors que la création de la route forestière se trouve soumise à une procédure d'autorisation administrative, l'étude d'impact est demandée, telle que :

Infrastructures routières forestières	Seuils déclenchant la réalisation d'une étude d'impact (si le projet relève d'une procédure d'autorisation administrative)	
	Routes d'une longueur égale ou supérieure à 3 km	Routes d'une longueur inférieure à 3 km
Création de routes forestières empierrées revêtues (liant hydrocarboné) ouvertes ou non à la circulation publique, accessibles en tout temps aux camions grumiers	Étude d'impact systématique	Étude d'impact au cas par cas *
Création de routes forestières empierrées, ou en béton, ou par traitement de sol, accessibles en tout temps aux camions grumiers	Étude d'impact systématique	Étude d'impact au cas par cas *
Création de voies en terrain naturel	Pas d'étude d'impact	Pas d'étude d'impact

* Étude d'impact au cas par cas : à cet effet, une demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact (formulaire Cerfa n° 14734*02) est à transmettre à l'auto-rite administrative de l'état compétente en matière d'environnement qui décidera si le projet doit ou non faire l'objet d'une étude d'impact.

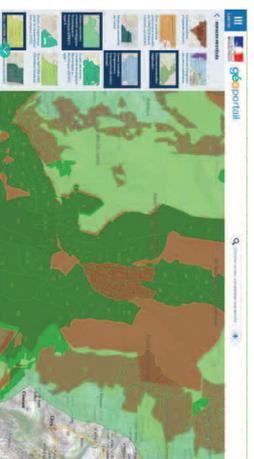
TABLEAU INDIQUANT LE DÉCLENCHEMENT OU NON D'UNE ÉTUDE D'IMPACT SELON LE TYPE DE PROJET DE VOIRIES FORESTIÈRES? - © IGN 2014

Dans le cas où le projet de voirie est soumis à étude d'impact, il sera alors également soumis à la réglementation "ERC" : **Eviter, Réduire, Com-penser**. Cette législation intervient également dans le cas des demandes de dérogation pour destruction d'espèces protégées.

EN SAVOIR PLUS

La séquence **éviter, réduire et compenser**, un [dispositif consolidé](#) (MARS 2017)

Pour savoir quels enjeux environnementaux concerne un territoire, il est possible d'utiliser [le site Géoportail](#) qui permet de mettre en surimpression plusieurs « couches » relatives aux différentes réglementations environnementales : réserves naturelles nationales et régionales, réserves biologiques forestières, arrêtés de protection de biotope, sites Natura 2000, etc.



2. Guide technique des travaux routiers forestiers • plaine et collines • 2014, ONF, 146 p.

LA LOI SUR L'EAU ET LES PÉRIMÈTRES DE PROTECTION DES CAPTAGES

Il est nécessaire de vérifier dès l'élabo-ration du tracé **les impacts sur l'eau et le milieu aquatique**, de prendre en compte les périmètres de protection et d'éviter toute pollution (incluant le rejet de boues ou matériaux suite à la réalisation du chantier).

Par ailleurs, en cas de franchissement de cours d'eau ou de passage dans une zone humide, il est obligatoire d'élaborer une **"étude des incidences loi sur l'eau"**. Les zones humides sont aujourd'hui clairement définies et non laissées à l'appréciation du porteur de projet et leur destruction est interdite par la loi . Plus d'information et des cartographies sont disponibles sur [le site les zones humides](#) (eau France) et sur Géoportail.

D'une manière générale, lors de l'élabo-ration du projet, il est conseillé de se rapprocher des services de l'État chargés des polices de l'environnement et de l'eau afin de convenir au préalable des aménagements et des travaux appropiés.

L'ÉVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

La création d'une route forestière est soumise à évaluation des incidences Natura 2000 si une mention semblable est inscrite dans la liste locale établie par le préfet de département : **"Création de voie forestière : lorsque la réalisation est prévue en tout ou partie à l'intérieur d'un site Natura 2000 pour des voies permettant le passage de camions grumiers"**. Les listes locales sont disponibles sur [le site du ministère de l'environnement](#).

Pour plus d'information se rapporter à [la fiche technique 6 de l'ONF : évaluation des incidences Natura 2000](#).



3. La destruction sans autorisation d'une zone humide est susceptible de poursuites et sanctions pénales - pouvant aller jusqu'à 75 000€ d'amende pour une personne physique et 375 000 € pour une personne morale (Art. L. 173-1-1 du code de l'environnement) - assorties le cas échéant, d'une injonction de remise en l'état initial des lieux et d'astreintes financières.

PATRIMOINE NATUREL : ESPACES ET ESPÈCES PROTÉGÉES

Une réglementation spécifique existe pour chaque statut (parcs nationaux, réserves naturelles, espèces protégées etc.) qu'il convient de regarder si le projet de voirie prend place dans une zone réglementée.

De nombreux aspects réglementaires sur l'environnement sont traités dans [les fiches techniques de l'ONF](#) (sites classés, loi sur l'eau etc.) et sur [le site du CNPF](#).

LA PRISE EN COMPTE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE

L'un des principaux impacts de la voirie est la fragmentation des territoires. Or, la création, la préservation et la remise

en bon état des continuités écologiques ont été réaffirmées comme objectifs des collectivités publiques dans la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages publiée au Journal officiel le 9 août 2016. Il est donc nécessaire de tenir compte des corridors écologiques lors de l'élaboration du tracé.

Les aspects environnementaux non réglementaires seront traités dans la partie "bonnes pratiques".

Il est nécessaire de réaliser une confrontation sur le terrain du projet de tracé pour le confirmer ou le modifier en fonction des aspects environnementaux et paysagers présents. Cette visite permettra de définir le "meilleur" tracé, et d'optimiser le coût du projet.



© ONF

Recherche des propriétaires et identification des parcelles concernées

Une fois le projet de tracé défini, il est nécessaire d'acquérir la maîtrise foncière des terrains ou de recourir à une **Déclaration d'intérêt général**. Pour ce faire, le projet est présenté aux propriétaires par exemple lors d'une réunion publique. Selon la difficulté à identifier les propriétaires et obtenir leur accord, le projet de tracé pourra être modifié.

Pour délimiter les parcelles correspondant à l'emprise de la voirie, un **piquetage** peut être réalisé. Il permettra une reconnaissance contradictoire des nouvelles limites par les propriétaires et peut être également l'occasion de repérer les zones à enjeux écologiques si une confrontation du tracé sur le terrain n'a pas été organisée avant.

Demande de subventions

La création de voirie que ce soit *ex-nihilo* ou via l'élargissement d'un chemin existant peut donner droit à des subventions. Il est à noter que les travaux d'entretien de la voirie sont toujours exclus des dispositifs financiers. Il existe trois sources principales d'aide : **les fonds européens FEADER, les aides de l'Etat et celles du département**. Un projet collectif (desservant plusieurs propriétés) obtiendra un cofinancement plus important et aura plus de chance d'être approuvé qu'un projet individuel.

Réalisation des travaux

Si la commune est maître d'ouvrage du projet, elle a en charge de :

- réaliser un cahier des charges des travaux pour choisir un maître d'œuvre,
- réaliser un cahier des charges pour choisir une entreprise,
- assurer le suivi et la réception des travaux.

L'entretien de la voirie forestière

Il est nécessaire que le budget de l'entretien de la voirie soit inscrit au budget de la commune. L'entretien est important pour maintenir la route en bon état et permettre la circulation notamment l'accès des secours. **Il faut dès l'élaboration, concevoir et planifier la gestion la plus écologique et économique possible.**

Si la desserte créée est une voie communale, la commune a l'obligation de l'entretenir. L'entretien des chemins ruraux n'est pas obligatoire ; toutefois, si la commune a accepté de viabiliser le chemin, elle peut être tenue juridiquement responsable des dommages liés à un défaut d'entretien.

Sur l'entretien en lui-même, il ne s'agit pas toujours d'intervenir sur la chaussée. Il est également important de s'occuper de la gestion des fossés, des accotements, des arbres en lisière etc.

Intégration des enjeux environnementaux et paysagers : les bonnes pratiques

La création d'une voirie n'est jamais un acte anodin du point environnemental car elle va fragmenter un territoire.

L'acceptabilité sociale est un élément clé dans la construction d'une voirie forestière, elle peut être favorisée en tenant compte des aspects paysagers et environnementaux.

La construction de voirie aggrave la fragmentation des espaces forestiers. La distance maximum parcourue diffère d'une espèce à une autre et si la traversée d'une route n'est pas un problème pour un chevreuil, pour la microfaune ou les amphibiens, il peut s'agir d'un obstacle infranchissable.

Outre les enjeux environnementaux et paysagers réglementaires, **il existe aussi des bonnes pratiques à mettre en œuvre pour créer une route qui s'intègre le mieux possible dans le milieu.**

Ainsi, il convient de mieux caractériser le secteur dans lequel le projet de tracé est envisagé. Pour cela, un naturaliste local (venant d'une association de protection de la nature et de l'environnement par exemple) peut aider à identifier les enjeux (zones à fort enjeux écologiques, habitats particuliers, espèces présentes...) lors de la confrontation du tracé sur le terrain ou du piquetage.

Ci-dessous, quelques bonnes pratiques à mettre en œuvre de l'élaboration du tracé à l'utilisation de la voirie.

■ Lors de l'élaboration du tracé

- Il convient de **favoriser l'itinéraire le moins impactant** en évitant notamment les zones refuge ou de quiétude.

- **Le profil de la route** est un élément majeur qui doit être adapté aux espèces présentes.

- Il est nécessaire de prendre en compte **les corridors biologiques**, c'est à dire de tenir compte des déplacements de la faune pendant son cycle annuel. Des installations pour le passage de la petite faune peuvent être réalisées ou alors il convient de mettre en place un programme de restaurations des corridors écologiques.

- Si la route doit traverser un cours d'eau, **des aménagements spécifiques**

pour le passage de la faune (batraciens, écrevisses,...) sont à effectuer. Ainsiles buses créées doivent être assez larges pour éviter les embouteillages et permettre le passage des animaux sans qu'il n'y ait d'affrontement et avec un niveau de pente adéquate.

- Les fossés creusés le long de la voie peuvent perturber le régime des eaux et doivent impliquer **la mise en place d'un système de drainage.**

- **Le tracé doit être intégré au PLU ou PLUi** de la collectivité.

■ Le choix du revêtement

Le revêtement de la route en gravier (accessible au grumier et camion porte-engine) est préférable, car cela évite le ruissellement latéral de l'eau sur le goudron. De plus, le lessivât de goudron a un fort impact négatif sur les écosystèmes et notamment sur les espèces aquatiques comme les écrevisses par exemple. En outre, les engins roulent plus vite sur une route goudronnée, qui se délite plus vite et qu'il faut donc refaire.

Le choix d'une route en terre est délicat, car il faut la niveler régulièrement pour permettre la circulation des véhicules.

Tout projet doit également veiller au choix d'un matériau compatible avec le milieu environnant afin d'éviter une inversion de flore par la mise en place d'un revêtement calcaire sur un sol acide par exemple.

■ Lors du chantier de construction

Pendant la construction, il y a un risque d'éboulement/ de charriage des matériaux lorsqu'on est en zone de pente. Il faut alors plusieurs années pour reconstituer la zone impactée par les éboulements. Quelques rares fois, des plantations sont réalisées mais en général, une reconstitution naturelle du peuplement est pratiquée.

Les dégâts occasionnés par les travaux sont souvent plus importants et plus impactants que la route elle-même qui va finir par s'intégrer au paysage avec le retour de la végétation sur le bas-côté.

Ainsi, les vieilles voiries de la forêt domaniale d'Orléans, datant de près de 4 siècles, dont l'entretien a été abandonné, sont recouvertes d'herbes. Elles sont devenues des milieux ouverts en pleine forêt et des zones avec une riche biodiversité.

Pour favoriser la réinstallation de la végétation et de la biodiversité sur les zones perturbées par la création de la voirie, il faut parfois replanter ou ressemer une végétation locale et éviter de laisser des terrains nus qui sont la porte ouverte à la colonisation par des espèces exotiques envahissantes (renouée du Japon, ambrosie à feuilles d'Armoise etc.).

■ Lors de son utilisation

La création de voirie en forêt augmente la pénétration humaine au sein des massifs forestiers. Cette pénétration peut poser des problèmes pour la faune sensible au dérangement et particulièrement lors de passage d'engins motorisés (qui de surcroît dégradent fortement le biotope).

Pour limiter cette pénétration, **il est possible d'interdire la route à la circulation publique** par des barrières et des panneaux. Cette décision est prise par arrêté municipal. Il est nécessaire d'informer la population des motifs de fermeture de la voirie et de rappeler qu'en cas de non-respect de la réglementation, des sanctions sont encourues.

Pour limiter le passage, il est également possible de prévoir **des routes sans issues (en cul-de-sac) avec des places de retournement**, sauf dans les zones où il existe des risques d'incendie.

En effet, les routes sont la cause de nombreux départs d'incendie dans le sud de la France (les départs de feu sont le plus souvent dus à un mégot jeté ou un barbecue mal éteint). Toutefois, en contrepartie, elles permettent d'accéder plus facilement aux zones en train de brûler pour éteindre le feu.



■ Lors de son entretien

L'entretien de la voirie doit être réfléchi en amont afin d'intégrer les différents enjeux (économique, social, environnemental). L'entretien comprend la réfection de la route, la gestion des lisières et des accotements, la remise en état des fossés. C'est un compromis entre les différents enjeux. Quelques exemples de pratiques à mettre en œuvre :

- réaliser l'entretien des fossés (à ne pas confondre avec les cours d'eau) pour assurer un bon écoulement de l'eau ;
- pratiquer une gestion des lisières étagées avec la possibilité d'installer des zones enherbées.

■ La mise en place d'une concertation réussie

Certaines procédures de création de voiries forestières incluent une enquête publique où la population est consultée mais ce n'est pas toujours le cas. Par ailleurs, cette consultation intervient toujours une fois le projet élaboré.

Ainsi, par expérience, il est nécessaire d'associer la société civile, notamment les associations de protection de la nature (APNE) en amont des projets (avant l'enquête publique, s'il y en a une), dès l'élaboration du tracé. En outre, la collaboration avec les APNE permet d'intégrer les enjeux environnementaux et de trouver les meilleurs compromis.

Pour mieux associer la société civile, il est important de diversifier les moyens d'information et de communication (affichages, réunions publiques, courriers etc.)

La cas particulier des voiries de montagne

La voirie en montagne est particulière car elle se trouve en zone de pente, ce qui ajoute des risques supplémentaires lors des chantiers, augmente les impacts sur le milieu et a un impact décuplé sur le paysage.

Ainsi, une voirie créée dans une pente favorise l'érosion, dégrade les écosystèmes lorsqu'il y a des chutes

de pierres et peut déstabiliser la pente. Les enjeux environnementaux sont donc d'autant plus prégnants en montagne. Par ailleurs, il faut également porter une attention particulière au risque de chute des arbres et au ravinement, ainsi qu'à l'insertion paysagère de ces pistes qui représentent trop souvent de grandes ouvertures visibles de très loin.

Recommandations spéciales pour les voiries en montagne

- Réaliser une étude paysagère renforcée afin que la voirie s'intègre le mieux possible au paysage
 - Aider à la (re-)végétalisation pour limiter l'érosion ;
 - Pour éviter le ravinement, l'eau doit être canalisée dans un déversoir qui débouche sur une zone de rocher ou caillasse ;
 - Réaliser un tracé en travers et éviter les voiries face à la pente ;
- Envisager des méthodes alternatives – innovantes- à l'exploitation classique (câble, traction animale, dirigeable etc.) ;
- Anticiper l'organisation de la coupe en s'adaptant le plus possible à la voirie existante et en portant une attention particulière aux places de dépôts.

4. Une fermeture de route est possible, notamment pour des motifs liés à la protection de l'environnement (art. L. 2213-4 du Code général des collectivités territoriales).

3

DES EXEMPLES À SUIVRE



Certains massifs forestiers sont fermés à la circulation depuis de nombreuses années. Il est intéressant d'appréhender l'impact de telles mesures sur le long terme.

Contexte : Situé sur les hauts plateaux du Massif Central, le massif forestier de la Pinatelle est fermé à la circulation depuis plusieurs années. Cette décision a été prise en concertation avec les usagers du site et a été accompagnée de panneaux explicatifs et d'actions de sensibilisation.

Question à Bernard Delcros,
maire délégué de la commune de Neussargues en Pinatelle (ancien maire de Chalignargues)

Pourquoi avoir fermé une forêt à la circulation ? Quel bilan en tirez-vous ?

"Ces 2 000 hectares sont répartis sur quatre communes : Allanche, Chavagnac, Chalignargues et Vernols. Il y a une dizaine d'années, nous avons ré-
glerment la circulation sur l'ensemble de cet espace naturel sensible, dont une partie est classée, afin de limiter la pénétration des véhicules à moteur. Nous avons ainsi protégé ce milieu remarquable sans fermer pour autant toutes les routes revêtues en enrobé.

"Nous nous sommes réunis avec l'Office national des forêts, les associations de chasse, les propriétaires et les usagers de la forêt. En concertation, les quatre municipalités ont pris des arrêtés conjoints pour harmoniser leur réglementation. Près des panneaux d'interdiction, on découvre des informations sur la fragilité des milieux. Il ne faut pas que les usagers subissent les restrictions sans comprendre, on protège l'environnement par la sensibilisation".

Depuis, les infractions sont rares et les activités de pleine nature se sont développées : "Nous avons d'abord défini un programme de gestion de l'espace naturel sensible, puis nous avons ouvert des sentiers de randonnée, un pôle équestre de pleine nature, un centre d'interprétation de la nature et du paysage, des parcours d'orientation, des ateliers d'initiation à l'environnement... Un écologue s'est même installé au bord du lac du Pêcher, créant neuf emplois. Ainsi, nous avons concilié la protection de l'environnement et le développement économique. Nous ne mettons pas la forêt sous cloche. Nous développons des activités et certaines pistes sont fermées uniquement pendant la période du brame du cerf".

En savoir plus : <http://www.parcdesvolcans.fr/Actualites-du-territoire/Archives-Dossiers/Dossier-Loisirs-motorises-la-bonne-conduite-pour-preserver-les-espaces-naturels/>
[Le-massif-de-la-Pinatelle-expliquer-pour-mieux-protéger](#)

A la condition d'anticiper et de synchroniser les interventions, la gestion des abords des pistes forestières peut combiner mise en sécurité des utilisateurs de la voirie et opportunité de favoriser la biodiversité.

Contexte : En forêt domaniale de Chizé (Deux-Sèvres), l'Office National des Forêts expérimente un traitement des pistes afin de favoriser la présence d'insectes pollinisateurs.

Question à Daniel Barré, technicien Forêtier Territorial à l'Office National des Forêts, en Forêt Domaniale de Chizé

En quoi ce traitement des lisières est-il novateur ?

"Le traitement par fauche tardive est désormais bien connu et maîtrisé, mais il est en général réalisé sur les accotements immédiats de la route.

Deux variantes sont étudiées, et portent sur un traitement plus large des abords de la voirie forestière :

1. La mise à ras de certaines parties de la lisière. Il s'agit ici de rétablir des zones de végétation basse (intermédiaire entre la prairie et les buissons) en créant des encoches dans la lisière forestière

2. La diminution du couvert forestier, en abaissant la densité des arbres sur une profondeur de 5 m. L'arrivée de la lumière sur le sol stimulera le tapis herbacé.

Le test est réalisé sur des peuplements denses, à priori les moins favorables aux insectes. Afin d'être complet, les sites ont été choisis pour balayer l'ensemble des expositions : Nord, Sud, Est, Ouest.

En apportant ainsi plus de lumière à ces lisières on diversifie la flore de ces micro-milieus et on crée des habitats favorables aux pollinisateurs forestiers.

Ces modalités sont novatrices car rarement envisagées en ambiance forestières, et car le suivi scientifique assuré pour ce test fait l'objet d'un partenariat de spécialistes (laboratoire entomologique de Quillan, et CNRS de Chizé).

La mise en place du protocole sur le terrain datant de l'été 2015, les résultats de test ne sont pas encore connus car le traitement des données collectées n'est pas achevé (identification et abondance des insectes volants piégés)"

Est-il compatible avec les activités de gestion et d'exploitation de la forêt ?

"Ces deux méthodes d'ouverture de lisières intraforestières n'apportent pas de contraintes particulières ou de surcoûts majeurs dans la gestion et l'exploitation forestière, si le gestionnaire et le propriétaire anticipent ces travaux, en les localisant bien sur le terrain.

L'abaissement du couvert forestier peut être réalisé par le marquage d'arbres supplémentaires en bordure de voirie, lors des opérations de martelage planifiées dans l'aménagement forestier.

La création d'encoches de végétation basse dans la lisière ne nécessite pas d'engins spécifiques. Les machines utilisées pour l'entretien des accotements doivent simplement prévoir ce support minimum de surface traitée, et qui doit rester localisé. Il ne s'agit pas

de reculer l'ensemble des lisières mais bien de créer des micro-habitats disséminés dans la forêt le long de la voirie.

Enfin, la forêt étant un milieu en perpétuelle évolution, l'emplacement de ces micro-habitats peut tout à fait évoluer dans le temps et dans l'espace, avec la maturation du peuplement forestier."

En savoir plus : http://www.onf.fr/enforet/++oid++4d5c/@@display_event.html



La concertation est l'une des clés de la bonne utilisation de la voirie. Elle permet de concilier les usages et de prendre en compte la multifonctionnalité de l'espace forestier : espace économique avec la vente de bois, espace social avec l'accueil du public, espace de biodiversité ordinaire et remarquable.

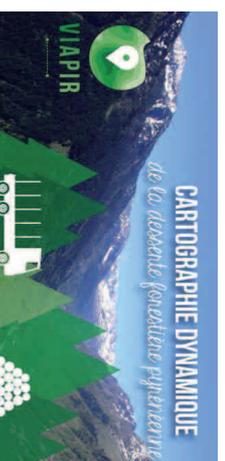
Contexte : Le dispositif VIAPIR qui s'étend sur l'ensemble du massif pyrénéen, met en concertation 8 acteurs de la mobilisation des bois pour améliorer les conditions d'exploitation forestière en forêt de montagne. Il s'appuie sur une cartographie dynamique et du partage de données afin de choisir les parcours les plus adaptés à chaque contexte (éviter de points noirs, caractéristiques de la voirie, zonages environnementaux, ...)

Question à Julie Cobrèlli, chargée de Développement sur le Massif Pyrénéen à l'Observatoire des Collifomes de Montagne

Quel a été votre apport dans le dispositif VIAPIR ? Comment les données sont-elles intégrées pour aboutir à un choix de parcours ?

"Nous n'avons pas participé à la création de la base de données, nous l'avons utilisée pour hiérarchiser les zones d'intervention pour la conservation du Grand Tétrás, dans le cadre de la stratégie nationale en faveur du Grand Tétrás. De nombreux facteurs peuvent avoir un impact négatif sur les populations de Grand Tétrás et sur leur habitat, et c'est notamment le cas de la pression exercée par les activités sportives et touristiques en montagne. Après vérification de l'utilisation des dessertes forestières dans de nombreuses activités touristiques (randonnées, raquettes...), occasionnant un dérangement pour le grand tétras dans certaines zones, l'Observa-

En savoir plus : www.viapir.com



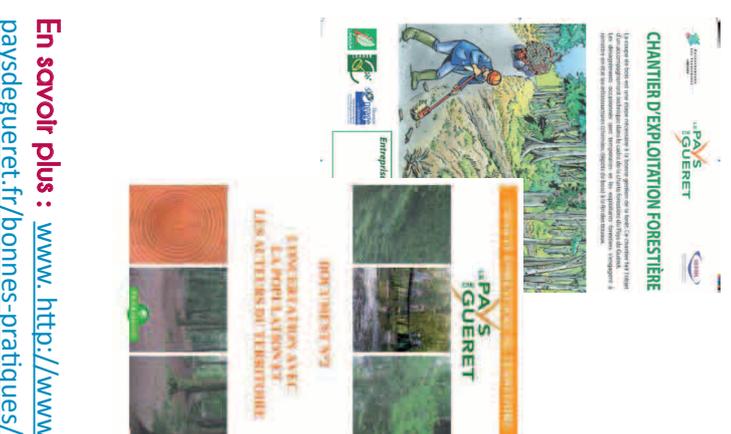
Anticiper les conflits d'usages et la dégradation de la voirie est fortement lié à la mise en œuvre de bonnes pratiques issues notamment du dialogue entre élus, exploitants forestiers et entrepreneurs forestiers.

Contexte : La Charte Forestière du Pays de Guéret initiée en 2008 a décidé de "mettre en œuvre la multifonctionnalité au niveau des forêts du territoire. C'est-à-dire satisfaire les demandes adressées à la forêt, souvent de manière contradictoire". Un mode d'emploi intitulé "Le mode opératoire pour l'exploitation et la sortie des bois" applicable à tous les chantiers illustre cette volonté. Outil de dialogue, il identifie les enjeux et contraintes du territoire (zones naturelles sensibles, réseaux, activités, ...) autour de chaque chantier d'exploitation qui est systématiquement déclaré à la commune avant les travaux et revu après les travaux. Aujourd'hui, ce dispositif est déployé sur 237 communes.

Question à Ludovic Porte, technicien d'exploitation forestière au comptoir des Bois de Brive secteur CREUSE

Que pensez-vous du mode opératoire pour l'exploitation et la sortie des bois ? Évite-t-il les conflits d'usage sur la voirie forestière ? Participe-t-il à la protection de l'environnement ?

"Ce mode opératoire, que je pratique aussi en dehors du territoire de la charte forestière de Guéret, permet de discuter. Certains points pourraient être améliorés, mais le principe est bon : éta-blisement d'un état des lieux avant et après chantier, discussion avec les élus, désignation d'un élu référent par commune, ... Je ne suis pas en mesure de dire si ce mode opératoire participe à la protection de l'environnement, mais je sais que jusqu'à présent, je n'ai jamais rencontré de chantiers forestiers que j'ai dû retarder ou « brider » du fait de la prise en compte de la biodiversité."



En savoir plus : www.paysdegueret.fr/bonnes-pratiques/



Une desserte bien pensée prend en compte les aspects réglementaires, environnementaux et de concertation. Elle est l'un des garants de la gestion durable des forêts et permet de préserver les écosystèmes lors des coupes et travaux et de l'accueil du public. Un des meilleurs moyens pour garantir la réussite d'un projet de desserte ou sa gestion est de dialoguer en amont des décisions avec les différentes parties prenantes afin de s'adapter au mieux au contexte local.

Ce guide a été réalisé grâce au soutien de :

