

Règlement du débardage et du transport de bois sur la commune de GIBLES.

La mobilisation des bois (abattage, débardage et transport des bois jusqu'à une usine de transformation) est une étape clé pour la valorisation de la ressource forestière bourguignonne et le développement de la filière économique assurant sa transformation, tout en répondant à la demande croissante en bois des consommateurs. Cependant, la sortie des bois de forêt est parfois source de tensions entre les acteurs du territoire et est une préoccupation majeure de certaines communes, en raison des impacts pouvant être occasionnés sur la voirie ou en matière de sécurité routière.

L'enjeu est donc de concilier l'activité économique des entreprises d'exploitation forestière avec les légitimes préoccupations des communes, dans le respect de la réglementation et des droits et devoirs de chacun. De plus, au vu de la multiplicité des textes et de l'exigence du respect de légalité, il est apparu nécessaire d'élaborer un outil pratique qui puisse fournir aux maires des informations sur les modalités d'intervention, les textes applicables et des modèles d'arrêtés afin de rétablir les conditions d'un dialogue entre les propriétaires, exploitants, entrepreneurs, transformateurs et les maires.

C'est la finalité de ce guide qui n'a pas l'ambition d'être exhaustif et de répondre à l'ensemble des cas pouvant se présenter en Bourgogne. Ce guide constitue une mise à jour et un élargissement à la Bourgogne du « guide du débardage et du transport à l'usage de la mairie de Gibles ».

I- Cadre réglementaire

Le maire dispose d'un arsenal législatif et réglementaire pour pouvoir assurer son pouvoir de police relatif notamment à la circulation et à la conservation des voies communales et des chemins ruraux.

Article L161-5 du Code rural et de la pêche maritime

L'autorité municipale est chargée de la police et de la conservation des chemins ruraux.

Article L2212-2 du Code général des collectivités territoriales

La police municipale a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité, publiques. Elle comprend notamment :

1° Tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques, ce qui comprend le nettoyage, l'éclairage, l'enlèvement des encombrements, la démolition ou la réparation des édifices et monuments funéraires menaçant ruine, l'interdiction de rien exposer aux fenêtres ou autres parties des édifices qui puisse nuire par sa chute ou celle de rien jeter qui puisse endommager les passants ou causer des exhalaisons nuisibles ainsi que le soin de réprimer les dépôts, déversements, déjections, projections de toute matière ou objet de nature à nuire, en quelque manière que ce soit, à la sûreté ou à la commodité du passage ou à la propreté des voies susmentionnées ;

Le respect de la liberté du commerce et de l'industrie.

Ce principe, consacré par la jurisprudence constitutionnelle et administrative, permet aux entrepreneurs d'exercer librement leurs activités économiques. A ce titre, toute entrave à une activité économique doit être justifiée par l'intérêt général et ne pas lui apporter une atteinte disproportionnée.

II- Actions possibles pour le Maire

A titre préventif.

Informations de travaux forestiers et états des lieux des voies empruntées.

Le maire peut instaurer une procédure d'information préalable qui incite les propriétaires forestiers et les exploitants à déclarer les travaux forestiers. Un état des lieux de la voirie empruntée sera dressé avant et après les travaux.

La procédure d'information préalable doit ainsi permettre de déterminer de manière précise et contradictoire les éventuelles détériorations d'autant qu'avec la montée en puissance de ces activités plusieurs propriétaires, exploitants, entrepreneurs et transporteurs peuvent être amenés à réaliser des travaux forestiers de façon concomitantes sur des parcelles différentes mais utilisant les mêmes infrastructures.

Il convient de rappeler que la mise en place d'une caution est illégale.

Ce dispositif peut prendre la forme d'un arrêté ou d'une convention tripartite (maire, exploitants, propriétaires). Il est conseillé de procéder à une large information des propriétaires de la commune de la mise en place de la procédure d'information préalable et de nommer un référent parmi les adjoints ou les conseillers municipaux afin de faciliter le dialogue et les démarches. Le référent doit être une personne disponible et facilement joignable.

Pour les réparations, le maire peut, en l'absence de remise en état :

- Sur la base conseillée d'un devis, convenir avec les responsables des dégâts d'un accord amiable sur le montant du préjudice, le versement s'effectuant au vu des travaux réalisés ou de la facture des travaux ;
- A défaut d'accord amiable, engager, après mise en demeure, une procédure contentieuse auprès du tribunal administratif (courrier simple).

Limitation de vitesse et de tonnage.

Face aux risques identifiés en matière de sécurité et/ou d'endommagement de voirie, ouvrages d'art et abords, le maire peut, sous réserve de respecter le principe de liberté de l'activité économique, contraindre la circulation des poids lourds par une limitation du tonnage et/ou de la vitesse.

Article R.141-3 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 D.161-10 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.

Concernant la limitation de tonnage, le maire peut interdire la circulation de véhicules, dont le poids total est supérieur à 12 tonnes dès lors que ledit chemin n'est pas adapté pour supporter un tel trafic et que la commune n'a pas les moyens d'assurer les dépenses de remise en état.

Dans ce cas-là, il appartient à la commune d'apporter la preuve technique que ledit chemin n'est pas adapté (étude technique en liaison avec les services du conseil départemental et/ou de la DDT). La limitation de gabarit et de charge autorisés est fixée en fonction de la longueur et de la largeur de la chaussée.

A titre curatif.

Les contributions spéciales.

Le maire peut demander réparation pour tout dégât constaté, consécutif à une activité économique. La constatation peut être faite :

- soit par le biais de la procédure d'information mentionnée précédemment ;
- soit par le biais d'une procédure contradictoire réalisée avec l'entreprise à l'origine présumée des dégâts ;
- soit par un huissier ;
- soit par procès-verbal de gendarmerie.

Article L141-9 du code de la voirie routière

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. A 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.

Article L161-8 du code rural et de la pêche maritime

Des contributions spéciales peuvent, dans les conditions prévues pour les voies communales par l'article L. 141-9 du code de la voirie routière, être imposées par la commune ou l'association syndicale mentionnée à l'article L. 161-11 aux propriétaires ou entrepreneurs responsables des dégradations apportées aux chemins ruraux.

Conformément aux dispositions des articles L.141-9 du code de la voirie routière et L.161-8 du code rural et de la pêche maritime, les contributions spéciales qui peuvent être imposées aux personnes responsables,

- doivent être proportionnées aux dégradations,
- peuvent être acquittées en argent ou en nature,
- qu'à défaut d'accord amiable, peuvent être fixées annuellement par le tribunal administratif, après expertise. Il doit y avoir un lien entre la dégradation de la voie et l'usage de celle-ci.

Par ailleurs, une fois l'importance des dégradations évaluée, 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.

Il convient de noter que « l'abonnement » dans le cadre des contributions spéciales est un dispositif qui concerne principalement les exploitants de mines ou de carrières. En effet, il n'est pas possible d'attendre la fin de l'exploitation d'une mine ou d'une carrière pour demander une contribution à l'exploitant, ni de la faire payer chaque fois qu'une dégradation est constatée. L'abonnement ne s'impose qu'en cas d'exploitation régulière et continue, par une seule entreprise, avec un roulement permanent (tous les jours et sur plusieurs années) de camions lourdement chargés. Enfin, il nécessite un accord de l'exploitant.

Ainsi, la contribution spéciale occasionnelle (déterminée au cas par cas) est plus adaptée à l'exploitation forestière.

Les redevances forfaitaires au prorata du volume débardé ou transporté, ou au prorata de la longueur des voies utilisées (de type « péage ») sont illégales.

Constatations des infractions.

Les maires et leurs adjoints ont la qualité d'officier de police judiciaire. Ainsi, ils ont compétence pour constater les infractions commises dans les limites territoriales où ils exercent leurs fonctions habituelles et sont placés sous la direction du procureur de la République dans l'exercice de leurs missions de police judiciaire.

Il leur est fait par ailleurs obligation d'informer sans délai ce magistrat de tout crime, délit et contravention dont ils ont connaissance en leur qualité d'officier de police judiciaire.

Il convient de noter que la responsabilité du propriétaire forestier peut être recherchée s'il est encore propriétaire des bois lors des travaux d'exploitation (abattage et débardage). C'est le cas lorsque le bois est commercialisé « bord de route » (ou « rendu usine »). Le bois est abattu, débardé (et transporté) sous la responsabilité du propriétaire ou de son gestionnaire.

Lorsque les bois ont été commercialisés « sur pied », la responsabilité des dégâts éventuels lors des travaux incombe à l'exploitant forestier.

Article 16 du code de procédure pénale

Ont la qualité d'officier de police judiciaire :

1° Les maires et leurs adjoints.

Article 19 du code de procédure pénale

Les officiers de police judiciaire sont tenus [*obligation*] d'informer sans délai le procureur de la République des crimes, délits et contraventions dont ils ont connaissance. Dès la clôture de leurs opérations, ils doivent lui faire parvenir directement l'original ainsi qu'une copie certifiée conforme des procès-verbaux qu'ils ont dressés ; tous actes et documents y relatifs lui sont en même temps adressés ; les objets saisis sont mis à sa disposition. Les procès-verbaux doivent énoncer la qualité d'officier de police judiciaire de leur rédacteur.

En conséquence, 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.

Itinéraire : Il sera demandé à chaque transporteur de délivrer à la mairie l'itinéraire emprunté par les transporteurs de bois sur les voies communales.

Les barrières de dégel :

Qu'est-ce que les barrières de dégel ?

Il s'agit d'une réglementation de la circulation routière mise en œuvre en période de dégel sous la forme d'une limitation provisoire de tonnage. Les barrières de dégel ont pour objet d'éviter la désagrégation d'une chaussée dont la structure est, lors du dégel, particulièrement vulnérable.

Que se passe-t-il en période de gel et lors du dégel ?

Lorsqu'il gèle en profondeur, l'eau du sol se transforme en glace en provoquant une aspiration vers le haut de l'eau des couches inférieures. Ainsi, en période de gel, la quantité d'eau sous forme de glace augmente donc dans la chaussée et dans le sol support. Cette glace provoque un gonflement de la chaussée. Au dégel, cet excès d'eau fait chuter considérablement la portance du sol support et la chaussée devient particulièrement fragile. Pendant la période nécessaire à l'évacuation de ce surplus d'eau, la pose de barrières de dégel est **indispensable** pour limiter la circulation des véhicules lourds. Seules les chaussées suffisamment épaisses reposant sur une couche de forme non gélive ne sont pas sensibles au gel.

Comment s'informer sur le risque de pose de barrières de dégel ?

Lorsque la profondeur de gel dépasse l'épaisseur de la structure de la chaussée, une possibilité de mise en place de barrières de dégel existe et le gestionnaire du réseau routier vulnérable diffuse un préavis de pose des barrières de dégel. Cette information doit être portée à la connaissance du grand public.

A travers ce document, les transporteurs, industriels, entrepreneurs, agriculteurs et commerçants sont invités à prendre toutes les dispositions nécessaires concernant leurs approvisionnements et livraisons afin de limiter la gêne occasionnée par la mise en place des restrictions de circulation.

Comment est déterminée la date de pose des barrières de dégel ?

La décision de pose des barrières de dégel est prise **au minimum 18 heures** avant l'entrée en vigueur effective de la mesure. La décision de pose est prise à partir des critères techniques et de la situation météorologique. Par souci de cohérence interdépartementale, la mise en place des barrières prend toujours effet à 8 h du matin. La décision de poser les barrières de dégel fait l'objet d'un arrêté de circulation pris par l'autorité gestionnaire du réseau routier (Conseil général, Commune).

Comment est déterminée la date de dépose de barrières de dégel ?

Quelques jours après la pose des barrières de dégel, les gestionnaires des réseaux routiers procèdent à des essais de portance sur des zones pré-identifiées. L'objectif de ces vérifications est de comparer la portance de la chaussée par rapport à la portance normale.

La levée des barrières de dégel est décidée par arrêté de l'autorité gestionnaire du réseau routier.

Les différents types de classement des routes vulnérables

L'arrêté réglementant la circulation pendant les périodes de mise en place des barrières de dégel fixe en général trois niveaux de classement :

« 12 Tonnes ½ charge autorisée »

Ce seuil de classement répond au souci de préserver sur certains itinéraires un minimum de trafic indispensable au maintien de l'activité économique. Il autorise la circulation de :

- Tous les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge (PTAC) figurant sur le certificat d'immatriculation (carte grise) est inférieur ou égal à 12 tonnes ;
- Tous les véhicules ou ensembles de véhicules (véhicules articulés, trains-doubles ou trains routiers) circulant à vide et ce, même si leur poids à vide (PV) figurant sur le certificat d'immatriculation (carte grise) est supérieur à 12 tonnes.

La mention « ½ charge autorisée » doit être comprise comme suit :

Sont autorisés à circuler sur ces itinéraires les véhicules de transport de marchandises, dont le PTAC ou le poids total roulant autorisé (PTRA) sont supérieurs à 12 tonnes et dont les conducteurs pourront apporter la preuve, par la présentation d'un « ticket de pesée », que le poids des marchandises transportées est inférieur à la moitié de la charge utile du véhicule ou de l'ensemble de véhicules.

Dans le cas d'un ensemble de véhicules formé d'un camion-tracteur et d'une remorque ou dans le cas d'un train-double, la remorque ou la semi-remorque reposant sur un avant-train est à considérer isolément pour la détermination des charges limites correspondant au niveau de la restriction.

« 7,5 Tonnes »

Sont autorisés à circuler sur les routes ou sections de routes limitées à 7,5 tonnes :

- Tous les véhicules circulant à vide dont le PV figurant sur le certificat d'immatriculation (carte grise) est inférieur ou égal à 7,5 tonnes ;
- Tous les véhicules chargés dont le PTAC figurant sur le certificat d'immatriculation (carte grise) est inférieur ou égal à 7,5 tonnes.

« 3,5 Tonnes »

Sont autorisés à circuler sur les routes ou sections de routes limitées à 3,5 tonnes :

- Tous les véhicules circulant à vide dont le PV figurant sur le certificat d'immatriculation (carte grise) est inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
- Tous les véhicules chargés dont le PTAC figurant sur le certificat d'immatriculation (carte grise) est inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

Nota :

. Dans le cas d'un ensemble de véhicules formé d'un camion-tracteur et d'une remorque ou dans le cas d'un train-double, la remorque ou la semi-remorque reposant sur un avant-train est à considérer isolément pour la détermination des charges limites correspondant au niveau de la restriction.

Concernant les véhicules équipés à demeure de matériels spécifiques de levage, de terrassement, ou autres, ils ne sont pas considérés comme roulant « à vide », leur poids roulant étant toujours identifié par leur PTC et leur charge utile étant considérée comme nulle. De ce fait, leur circulation entre les barrières de dégel peut se trouver limitée.

Il conviendra cependant que chaque fois que cela s'avérera matériellement possible et, bien évidemment dans la limite de « l'économique raisonnable », les transporteurs acceptent d'allonger leur itinéraire habituel pour préserver les chaussées les plus fragiles.

Les dérogations : pourquoi, pour qui, comment en bénéficier, sous quels délais ?

D'une manière générale, il convient en préalable que chacun accepte le principe que la dérogation doit demeurer exceptionnelle et ne saurait se banaliser.

Aussi, l'attention des transporteurs et des entrepreneurs en général est-elle appelée sur la responsabilité qui leur incombe de « prévoir » en amont les dispositions qu'ils auront à prendre eux-mêmes en cas de barrières de dégel (prise d'options de location de petits véhicules, planification négociée avec les fournisseurs et les clients des réceptions de marchandise et des expéditions, etc...).

Des « dérogations permanentes non soumises à autorisation préalable », peuvent être définies « stricto sensu » pour des activités éligibles telles que :

- la lutte contre les incendies, le secours aux personnes et aux biens,
- les interventions de viabilité hivernale,
- les interventions des services publics ou privés effectuant des opérations urgentes de dépannage ou de maintenance sur les infrastructures et les réseaux,
- la collecte des ordures ménagères,
- l'évacuation des matières stockées en déchetterie,
- la collecte des déchets industriels présentant des risques de salubrité publique,
- les pompes funèbres,
- le transport d'animaux morts destinés à l'équarissage,
- les dépannages de véhicules,
- la collecte de produits sanguins et la médecine préventive,
- les services réguliers de transport en commun de personnes.

Des transports peuvent enfin être autorisés de manière permanente entre les barrières de dégel sans autorisation préalable mais avec des restrictions de charge :

- les produits pharmaceutiques,
- les gaz médicaux,
- les transports de denrées périssables au sens de l'annexe 1 de l'arrêté du 11 juillet 2011 relatif

à l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises à certaines périodes,

- les denrées alimentaires de première nécessité (alimentation générale, boissons, farines),
- la collecte du lait,
- les animaux vivants,
- les aliments pour le bétail,
- les carburants et combustibles,
- le courrier et les colis

Néanmoins, les conducteurs des véhicules visés par ces dispositions devront en toute occasion, pouvoir justifier :

→ D'une part, le caractère d'urgence de leur déplacement ;

→ D'autre part, l'impossibilité, dans ce contexte d'urgence, de modifier leur itinéraire, afin d'emprunter prioritairement des routes départementales classées dans une catégorie de portance supérieure.

Canicule et fortes chaleurs : Une réglementation particulière pourra être mis en place dans les mêmes conditions que les barrières de dégel lors de fortes chaleurs et canicules afin de protéger durant cette période nos voies communales.