

# Charte de circulation agricole et forestière



DES EXPERTISES  
POUR GAGNER EN PERFORMANCE



<b>Edito .....</b>	<b>3</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>4</b>
<b>Les convois : des déplacements encadrés .....</b>	<b>5</b>
<b>La sécurité : une affaire de tous .....</b>	<b>9</b>
<b>Préservation des ouvrages d'art et de la chaussée.....</b>	<b>11</b>
<b>Focus sur le classement des voies .....</b>	<b>16</b>
<b>Les documents d'urbanisme : des outils incontournables .....</b>	<b>19</b>
<b>Un aménagement... un réflexe : la concertation .....</b>	<b>21</b>
<b>Partage d'expériences.....</b>	<b>23</b>
<b>Pour aller plus loin : références bibliographiques .....</b>	<b>27</b>

D'année en année, les engins agricoles ou forestiers évoluent fortement avec des tonnages et des envergures de plus en plus importants.

La circulation de ce type de véhicule dans nos territoires ruraux est un enjeu de taille et mérite d'être prise en compte dans le cadre des aménagements communaux.

L'objectif est d'optimiser, de simplifier et de sécuriser les déplacements de tout à chacun, qu'il soit professionnel ou citoyen.

Après plusieurs mois de travail et d'échanges au sein d'un comité de pilotage réunissant un grand nombre d'acteurs en lien avec les aménagements et la sécurité, la Chambre d'Agriculture des Vosges (CA 88) et l'Association des maires et présidents de communautés des Vosges (AMV 88), initiatrices de ce projet, ont le plaisir de vous proposer une charte de circulation agricole et forestière.

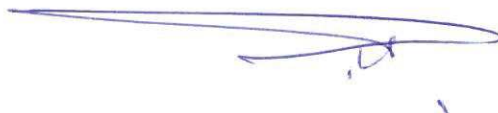
Cette charte s'adresse aux aménageurs et aux utilisateurs et présente les bonnes pratiques en matière d'aménagement et de circulation.

Nous souhaitons vivement qu'elle devienne un outil de concertation et soit intégrée dans le cahier des charges des projets d'aménagement.

Jérôme MATHIEU  
Président de la CA 88



Dominique PEDUZZI,  
Président de l'AMV 88



Un aménagement routier est réalisé à la suite de plusieurs constats :

- Rénovation d'un carrefour;
- Sécurisation d'un axe routier;
- Meilleure gestion des flux des usagers;
- Réduction de la vitesse des véhicules.

Cependant, c'est une fois réalisé que des problèmes non anticipés ou tout simplement non imaginés, apparaissent. Focalisé sur un objectif de réduction de la vitesse pour un type d'utilisateur, il est facile d'oublier les besoins des agriculteurs et des forestiers.

Ce manque d'anticipation coûte bien souvent de l'argent à la collectivité (dégradation du mobilier urbain par le passage d'engin) et à l'agriculteur ou au forestier (dégradation des machines, allongement de parcours).

Au final, cet aménagement inadapté provoque l'effet inverse de celui désiré (perte de fluidité, blocage de circulation et insécurité routière).

De nombreux élus locaux, agriculteurs et forestiers sont conscients de ce problème récurrent dans le département des Vosges. Certains attendent un aménagement miracle alors que pour chaque cas, une solution adaptée à tous les usagers et partagée par tous est plutôt à trouver.

Cette dernière est souvent issue de la concertation, outil adéquat pour présenter des projets et les faire évoluer.

La « charte de circulation agricole et forestière » se fixe pour objectifs :

- de rappeler les contraintes des usagers agricoles, forestiers et des gestionnaires routiers
- d'inviter les gestionnaires à mieux connaître les principaux flux sur leur territoire
- de travailler en concertation avec les différents acteurs locaux.

Des engins agricoles et forestiers toujours plus gros, toujours plus larges, toujours plus hauts : c'est un sentiment partagé par de nombreux élus locaux et exprimés dans le questionnaire qui leur a été envoyé en septembre 2018.

Ce sentiment est légitime, mais n'oublions pas que les exploitations agricoles et forestières utilisent des véhicules homologués. Focus donc sur la réglementation des engins agricoles.

## ◇ Longueur et largeur avant tout

L'arrêté du 4 mai 2006 relatif à la circulation des véhicules et matériels agricoles ou forestiers et de leurs ensembles classe en 4 catégories les engins agricoles selon leur gabarit : hauteur, largeur et masse.

Caractéristiques	Circulation libre	Groupe A	Groupe B	Convoi exceptionnel
Largeur du convoi	inférieure à 2,55m	de 2,55m à 3,5m	de 3,5 m à 4,5 m	supérieure à 4,5 m
Longueur du convoi	Inférieure à 12 m (ou 18 m s'il possède un outil remorqué)	< 22m	de 22 m à 25 m	supérieure à 22 m
Vitesse	25 à 40 km/h	25 à 40 km/h	25 km/h	
Hauteur	Non réglementée sauf pour le passage de voies ferrées			
Accompagnement	Pas d'accompagnement		voiture particulière <sup>(1)</sup>	Autorisation préfectorale R. 433-1 à R. 433-6 du code de la route

(1) : La voiture pilote doit être équipée par au moins un gyrophare et d'un ou deux panneaux « Convoi agricole » visible de l'avant et de l'arrière, éclairée la nuit.

## Bon à savoir

• **Repli de parties mobiles** : les parties mobiles ou aisément démontables des véhicules et des matériels agricoles ou de travaux publics et des engins spéciaux doivent être repliés lors des trajets sur route (article R 3212-15 du code de la route)

• **Arrimage** : un mauvais arrimage augmente les risques d'accidents. Il revient au conducteur de veiller à l'arrimage des marchandises. Le code de la route en rappelle les grands principes :

- Toute précaution utile doit être prise pour que le chargement d'un véhicule ne puisse être une cause de dommage ou de danger.
- Tout chargement débordant ou pouvant déborder du contour extérieur du véhicule du fait des oscillations du transport doit être solidement amarré (art. R 312-19 du code de la route).

## ◇ La masse : une limite en fonction des véhicules et du type de remorque

Le code de la route définit les règles suivantes :

- La masse de chaque véhicule composant le convoi ne peut dépasser le Poids Total Autorisé en Charge (PTAC), indiqué sur le certificat d'immatriculation du véhicule ou de remorque ;
- La masse totale du convoi ne peut dépasser le Poids Total Roulant Autorisé (PTRA) mentionné sur la carte grise du véhicule tracteur ;
- La masse supportée par un essieu ne doit jamais être supérieure à 13 tonnes ;
- Les remorques et autres appareils remorqués doivent répondre à des contraintes supplémentaires : si l'ensemble comporte jusqu'à 4 essieux, sa masse peut atteindre 38 tonnes maxi.



## Bon à savoir

- **Pour le groupe A, le code de la route oblige à :**
  - Allumer les feux de croisement et disposer de panneaux ou de bandes adhésives rouges et blanches
  - Rouler à une vitesse inférieure à 40 km/h (ou 25 km/h selon la réception des véhicules)
  - Se déplacer dans le département d'activité et limitrophe (*article R 3212-15 du code de la route*)
- **Pour le groupe B, le code de la route oblige à :**
  - Prévoir un véhicule d'accompagnement
  - Équiper l'engin agricole de deux panneaux indiquant « convoi agricole »
  - Limiter la vitesse à un maximum de 25 km/h
  - Ne pas circuler du samedi 22h (ou à la veille d'une fête) au lundi 6h (ou le lendemain d'une fête) excepté lors des semis et des récoltes.

## ◇ Focus sur le dispositif « bois rond »

Le transport de « bois rond » est autorisé sur des itinéraires spécifiés par un arrêté préfectoral pour des véhicules dont le PTRV s'élève à 48 tonnes équipés de 5 essieux (57 T pour 6 et plus) et d'un chargement ne dépassant pas 3 mètres à l'arrière.

Dans le cas, d'un ensemble composé d'un tracteur avec grue et d'un arrière train forestier la longueur de 16,5 mètres classique est portée à 18,75 mètres. L'entreprise doit justifier du poids total roulant réel (pesage embarqué, bulletin de pesée du chargement...).

## Bon à savoir

Un « bois rond » est défini comme toute portion de tronc ou de branche d'arbre obtenue par tronçonnage. Il se différencie des produits sciés ou en vrac (plaquette) et des bois de très grandes longueurs.

### Focus sur l'Autorisation de Portée Locale dans le département des Vosges (APL)

Il existe dans certains départements français une dérogation de la réglementation des transports exceptionnels (code de la route article R433-1), qui, pour être opérationnelle, doit bénéficier d'une « Autorisation de Portée Locale » (APL). C'est le cas du département des Vosges où une APL « bois longs » est en vigueur depuis 2004.

Cette dernière permet le transport de bois d'une longueur plus importante que la réglementation « bois ronds », mais à un tonnage plus réduit (5 essieux : 44 tonnes / 6 essieux : 48 tonnes).

Ci-dessous les longueurs autorisées dans l'APL « bois longs » :

- Véhicule isolé : 15m dont maxi 3m de dépassement arrière
- Semi-remorque attelé à un tracteur : 25m dont maxi 3m de dépassement arrière
- Arrière train forestier attelé à un tracteur : 25m dont maxi 7m de dépassement arrière



## L'accès à la ressource : un enjeu pour demain

Le **Programme Régional de la Forêt et du Bois (PRFB) Grand Est** prévoit la réalisation d'un **schéma régional d'itinéraires des ressources forestières** pour assurer la **cohérence** entre les **schémas d'accès à la ressource forestière et les itinéraires bois ronds**. Il prévoit également une sensibilisation des collectivités territoriales sur l'impact économique d'un accès facilité à la ressource forestière, pour éviter la multiplication de réglementations locales bloquant l'accès aux massifs et pour faciliter les autorisations de voiries lors des travaux d'exploitation forestière.



## Recommandations

**Chemin d'accès et sécurité** : Pour faciliter l'intervention des engins de lutte contre l'incendie et assurer la sécurité des pompiers, pensez à créer des chemins de dessertes forestières sans cul de sac. L'objectif est d'assurer un itinéraire de secours en cas de nécessité.

## ◇ Une signalisation adaptée

### Boue sur chaussée

Les déplacements agricoles et forestiers occasionnent parfois des dépôts de boues qui rendent la chaussée glissante. Ces dépôts sont susceptibles d'occasionner des accidents. La responsabilité de l'agriculteur et du forestier peut alors être engagée.

### Obligation

**Installer une signalisation adaptée avec des panneaux normalisés** dans les deux sens de circulation 150 mètres en amont de la zone salie, avec un rappel tous les 500 mètres (pensez aux routes adjacentes!) et procéder au nettoyage de la voirie.



## Recommandations

- Emprunter dans la mesure du possible un chemin secondaire pour permettre de délester les engins
- Nettoyer le plus rapidement possible la chaussée
- Créer dans les 50 mètres du chemin d'accès une zone gravillonnée pour délester les roues

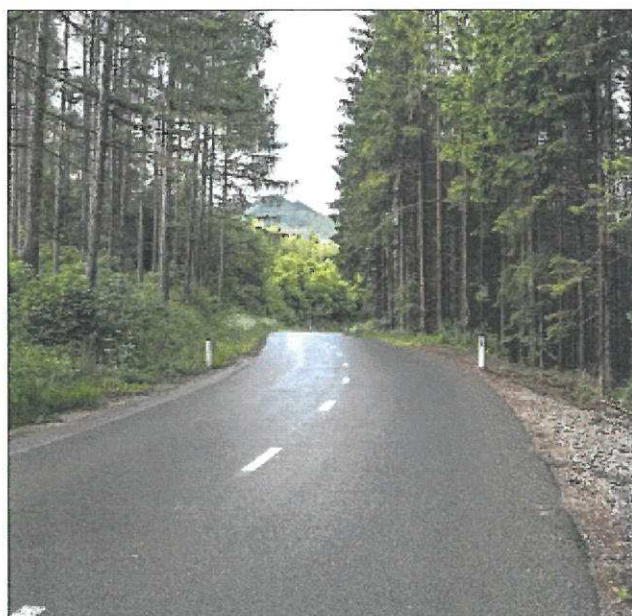
## ◇ Vigilance sur les carrefours et autres accès

Le risque d'accident est accru aux carrefours qui assurent la desserte d'un site agricole et des parcelles agricoles ou forestières. La faible vitesse des engins qui s'engagent sur une route départementale ou communale en est une des causes. Le manque de visibilité et d'informations aux différents usagers de la route ou un aménagement inadapté en sont d'autres.

### Obligation

**Attention à l'aménagement** des chemins forestiers qui débouchent sur une voie communale ou départementale: **tout chemin de terre avec un début d'enrobage** (zone de décrottage) doit faire l'objet d'une **installation de signalisation** (stop ou cédez le passage).

Ce point est important notamment dans le cadre de la **responsabilité du gestionnaire en cas d'accident**.



## Recommandations

Créer des entrées/sorties avec largeurs et rayons de giration adaptés grâce à des accotements élargis (busage des fossés et protection des têtes d'aqueduc). La largeur facilite la réalisation des manœuvres. Les accès dangereux (problème de visibilité, de giration,...) seront supprimés.

En cas de doute, demandez conseil auprès des services de l'ATD, du Conseil Départemental des Vosges ou de la Prévention Routière.

## ◇ La limitation de tonnage

L'utilisation d'engins agricoles ou forestiers dont le poids est inadapté à la chaussée, contribue à sa dégradation. Pour limiter ce problème, le code de la route prévoit la mise en place d'une limitation de tonnage pour préserver la voirie et les ouvrages d'art. Toutefois, il convient d'**être vigilant car mal utilisée, elle est source de conflits.**

Une **localisation trop précoce du panneau routier** sur une voirie ou un manque de précision sur celui-ci **pénalise les agriculteurs et les forestiers**. Ainsi, installer une interdiction pour les engins de plus de 5 t pour préserver un pont 1 km en amont de l'ouvrage pénalise la desserte du parcellaire. **Une adaptation de la signalétique est à envisager.**



## Recommandations

Analyser l'impact d'un panneau de limitation de tonnage notamment pour les ouvrages d'art. Le cas échéant, vérifier si un accès alternatif existe, sinon préciser sur le panneau la mention SAUF DESSERTE LOCALE si cette disposition est compatible

## Cas particulier : Les barrières de dégel

### C'est quoi ?

Ce sont des interdictions temporaires de circuler sur certaines routes, notamment les plus fragiles. Selon les situations, elles limitent voire interdisent la circulation aux véhicules de plus de 12 tonnes, voire de plus de 7,5 tonnes.

### A quoi servent-elles ?

Pour protéger les chaussées qui, pendant le dégel deviennent extrêmement fragiles et pourraient être détruites sous le passage des charges lourdes. L'objectif est de **sauvegarder le patrimoine routier en évitant sa destruction et des coûts de mise en état insupportables pour le gestionnaire.**

### Quand les installer ?

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. 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 départemental, commune).

### Quand les enlever ?

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.

### Comment sont informés les utilisateurs ?

Lors de la pose ou de la dépose, la décision d'installer ou d'enlever les barrières de dégel fait l'objet d'une **large communication par voie de presse** et de radios locales. Les informations sont également disponibles sur le site Internet des collectivités locales et territoriales.

## Recommandations

Un enjeu économique ? Seuls quelques types de véhicules, comme par exemple pour la lutte contre les incendies, le secours aux personnes et aux biens peuvent déroger à la barrière de dégel.

De ce fait, pour l'activité économique locale, il faut installer les barrières quand cela est nécessaire et **ne pas hésiter à les retirer une fois l'épisode climatique terminé**. Cette opération **est à renouveler plusieurs fois pendant la période hivernale**.

Pour vous aider, les services du Conseil départemental peuvent répondre à vos questions.



## ◇ La traversée régulière d'animaux domestiques, des secteurs à signaler :

### Par l'exploitant lors de tout déplacement :

Tout déplacement d'un groupe d'animaux doit avoir un conducteur. En marche normale, tout conducteur doit maintenir ses animaux près du bord droit de la chaussée, autant que le lui permet l'état ou le profil de celle-ci. Le déplacement d'un groupe ne constitue pas une entrave pour la circulation publique (croisements et dépassements doivent être réalisés dans des conditions satisfaisantes). Dès la chute du jour, hors agglomération, le conducteur doit porter de façon très visible, en particulier de l'arrière, une lanterne allumée (articles R 412-44 du code de la route et suivant).

### Par le gestionnaire des routes :

Ce dernier peut autoriser l'ajout de panneaux pour indiquer aux différents usagers la traversée régulière d'animaux domestiques.

### ✓ **Astuce :**

**Rencontrer les exploitants pour localiser les itinéraires.** Partagez ces informations lors de la mise en place d'un document d'urbanisme.



## Fluctuations des déplacements tout au long de l'année

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Semis de printemps												
Epandage fumier, lisier												
Ensilage Herbe												
Récolte de foin												
Moisson												
Ensilage Maïs												
Semis d'Automne												
Traitement des cultures												
Récolte Arboriculture												
Activité Forestière Résineux												
Activité Forestière Feuillus												

- Période d'activité avec engins classiques
- Période de forte activité avec des engins souvent hors normes (moissonneuse batteuse...)
- Période d'activité intense

Les déplacements agricoles sont réalisés toute l'année avec un déplacement des engins les plus imposants (moissonneuses-batteuses) entre juin et octobre. Il est préconisé d'éviter les travaux d'aménagement de carrefour pendant cette période à forte activité agricole.

Pour la forêt, l'activité avec des engins lourds réalisés par coutume à l'automne ou hiver, a évolué. Pour les résineux l'activité a lieu toute l'année.





*Le domaine public routier comprend l'ensemble des biens du domaine public de l'Etat, des départements et des communes affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées. (article L 111-1 du code la voirie routière)*

La voirie communale englobe les voies communales (code de la voirie routière) et les chemins ruraux (code rural). Les autres voies (hors autoroutes, routes nationales et départementales) sont des voies du domaine privé (leur usage peut être privé ou public).

**La voie communale** fait l'objet d'un classement. Imprescriptible (ne peut être acquise par la possession) et inaliénable (ne peut être cédée), elle appartient au domaine public. Elle est entretenue par la commune (dépense obligatoire). Toutes les décisions relatives à son emprise (classement, déclassement, alignement, aliénation, agrandissement, redressement, remembrement...) doivent obligatoirement faire l'objet d'une délibération du conseil municipal (dans certains cas après enquête publique).

**Le chemin rural** est affecté à l'usage du public et non classé comme voie communale. Il appartient au domaine privé de la commune et bénéficie d'un régime juridique particulier. Situé hors d'une zone urbaine, il a une vocation principalement agricole et assure une desserte des parcelles agricoles et forestières. Son entretien n'est pas obligatoire mais il peut être financé par des taxes et contributions ou confié à une association syndicale. Des contributions spéciales peuvent être imposées par la commune aux responsables de détériorations anormales.

**Le chemin ou sentier d'exploitation** assure la communication entre les fonds privés mais d'un usage commun. Sauf signalisation contraire, il est présumé ouvert au public. Les propriétaires concernés peuvent en restreindre l'usage aux personnes n'étant pas ayants droit. L'entretien est à la charge de tous les propriétaires intéressés.

**Cas particulier : Le chemin dit d'Association Foncière de Remembrement (AFR) ou Association Foncière d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) est un chemin d'exploitation géré par une association chargée de la réalisation, de l'entretien et de la gestion des travaux ou ouvrages connexes à l'aménagement foncier. Les travaux sont financés via une taxe d'entretien payée par leurs membres et répartie en fonction de l'intérêt de chaque propriété aux travaux. Après dissolution de l'association foncière, la propriété du chemin est transférable à la commune. Il devient alors un chemin rural.**

Le maire dispose d'un pouvoir de police qui lui permet de restreindre ou interdire la circulation et/ou le stationnement, et de définir la limitation de vitesse. Les dispositions prises n'ont pas un caractère général et absolu.

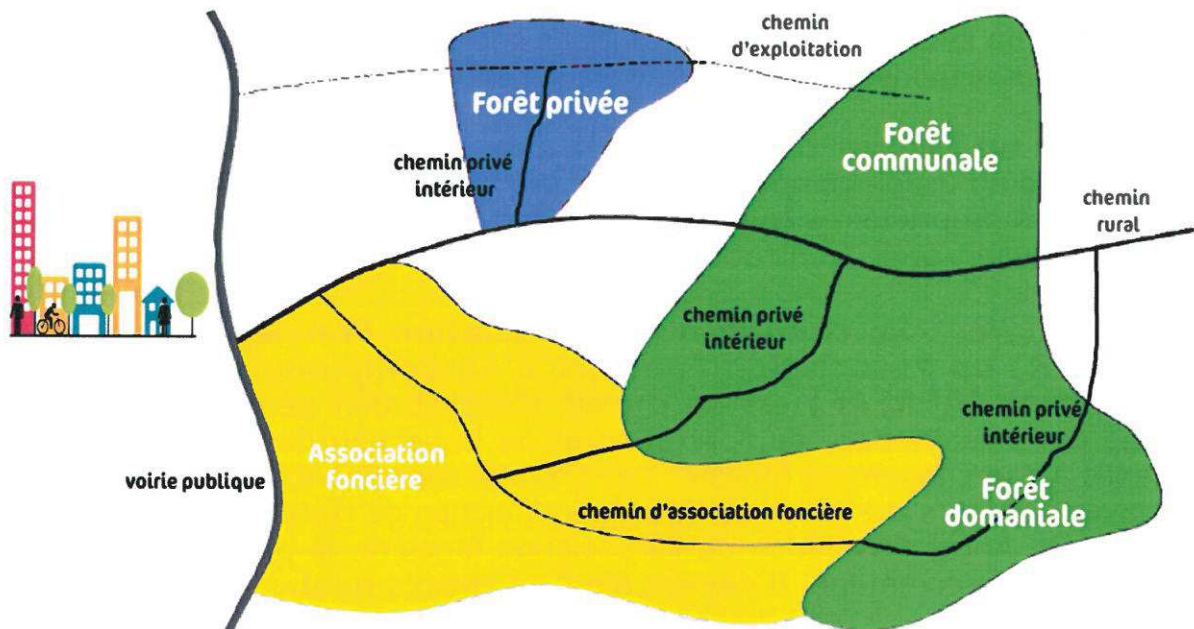
## Respect de l'existant :

En tant que riverain ou usager, les exploitants ont pour obligation comme tout à chacun, de ne pas détériorer, de ne pas creuser, ne pas cultiver ou labourer les chemins. Les dépendances des voies : talus, accotements, fossés, plantations et bornes font partie intégrante des voies auxquelles elles se rattachent. Ces ouvrages doivent être scrupuleusement respectés. Toute dégradation est passible de sanctions.

## Et en forêt :

Comme pour l'espace agricole, le classement des voies en milieu forestier répond au même principe législatif.

Le schéma ci-dessous présente les différents cas rencontrés : voie communale, chemin rural, chemin d'exploitation, chemin privé.



**Chemin privé :** Le chemin privé intérieur se différencie du chemin d'exploitation par le nombre de propriétés desservies. Un chemin privé intérieur dessert une seule propriété, au contraire du chemin d'exploitation qui en dessert plusieurs. Son ouverture à la circulation est fonction du souhait du ou des propriétaires. Les voies privées sont régies par les règles du droit commun en matière de propriété, l'entretien incombe bien entendu au propriétaire. Notons, qu'il existe des servitudes qui permettent le passage de certains ayants droit sur des chemins privés (propriétés enclavées par exemple). Des conventions sont possibles et préconisées pour déterminer les droits et devoirs de chaque ayant droit (entretien).



### Bon à savoir

**Attention au vocabulaire utilisé** qui peut être source de confusion. Ainsi, la « route forestière » ou la « piste de débardage », termes régulièrement utilisés, n'ont pas de fondements juridiques ou réglementaires. Ils font référence à des caractéristiques techniques de voies.

Avant tout projet routier concernant une forêt publique (communale ou domaniale), il est nécessaire de se rapprocher de l'ONF. Des procédures préalables particulières sont souvent nécessaires.

Les gestionnaires des routes, les élus locaux, les services de police et de gendarmerie ont une bonne connaissance des axes et carrefours sensibles, mais elle n'est pas toujours exhaustive. De leur côté, les agriculteurs et les forestiers, usagers réguliers, rencontrent certaines difficultés dans leurs déplacements quotidiens, difficultés qui ne sont pas toujours prises en compte. Aussi, **la révision ou l'élaboration d'un document d'urbanisme** (carte communale, Plan Local d'Urbanisme, communal ou intercommunal) **est une réelle opportunité.**

## Pourquoi ?

C'est l'occasion, dans le cadre de l'élaboration d'un diagnostic agricole et forestier présentant les contraintes et les atouts du territoire qui doit être transmis aux services de l'Etat, à la Chambre d'Agriculture, d'**identifier les flux de circulation** (poids lourds, engins agricoles et forestiers...), **en inventoriant les points sensibles et en les hiérarchisant.**

## ◇ Un diagnostic de circulation

### Objectif :

Cartographier les principaux circuits empruntés par les engins agricoles, quantifier et hiérarchiser l'importance du trafic

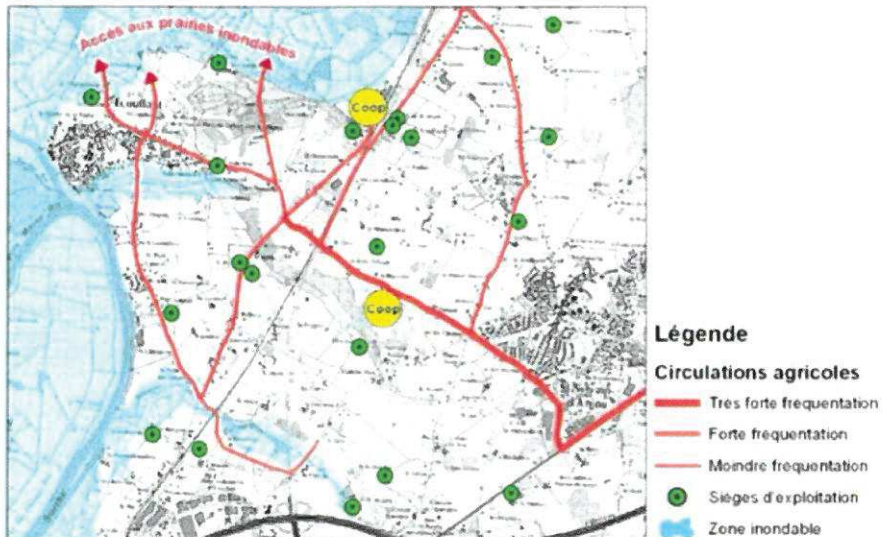
### Son contenu :

- Sièges d'exploitation,
- Secteurs agricoles spécifiques,
- Lieux de collecte et d'approvisionnement (coopératives, silos...),
- Unités de méthanisation, plateformes (compost, bois plaquette...),
- Concessionnaires de matériel agricole,
- Entreprises de travaux agricoles,
- CUMA (Coopératives d'Utilisation de Matériel Agricole) et autres lieux d'entrepôt de matériel collectif,
- Localisation des accès difficiles aux parcelles agricoles...
- Desserte forestière et création de places de retournement.

**Quand ?** Lors de l'élaboration d'un document

**Par qui ?** Chambre d'agriculture ou bureau d'étude.

## ◇ Résultat attendu



Exemple de carte (charte agricole, département du Maine et Loire)

## Bon à savoir

### • Les étapes clés de la réussite :

- Inscrire ce diagnostic de circulation dans le cahier des charges des appels d'offres des documents d'urbanisme.
- Créer, le cas échéant, un emplacement réservé pour faciliter une acquisition foncière avant travaux.

- **Les avantages** : Un gain économique : aborder le sujet lors des réunions agricoles prévues lors de l'élaboration des documents.

### v **Ne pas oublier** :

Une transcription de l'information dans un format compatible avec les outils de cartographie (ex: Shape, Mif-mid...) pour un partage aux services de l'Etat, de l'ATD, du Conseil départemental et de la Chambre d'Agriculture.

Vous souhaitez aménager un carrefour ou une rue dans un centre bourg ou une desserte forestière pour répondre à un besoin : amélioration de la sécurité du site, valorisation du cadre de vie, facilitation du flux de circulation, rénovation d'un ouvrage obsolète... Faites attention à ne pas générer un conflit entre les usagers du fait d'un aménagement inadapté notamment pour les engins agricoles ou forestiers. Pour réduire ce risque, la mise en place d'un groupe de travail est une solution.

## ◇ Mise en place de la concertation

### Rôle du maître d'ouvrage :

Organiser une ou plusieurs rencontres avec les usagers et les représentants de la profession agricole ou forestière pour expliquer le projet : ses contraintes et ses enjeux.

### Organismes présents à vos côtés suivant la nature du projet :

- Chambre d'Agriculture des Vosges
- Conseil Départemental des Vosges
- Agence Technique Départementale des Vosges
- Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement des Vosges (CAUE)
- Office National des Forêts
- Direction Départementale des Territoires des Vosges (DDT)

### Composition du groupe :

Ouverte à un large public. La Chambre d'Agriculture pourra fournir en cas de besoin les coordonnées de représentants agricoles locaux à associer.

### Quand le réunir ?

Dès l'amont du projet pour une bonne compréhension des objectifs et une prise en compte des besoins de chacun. Réunir le groupe de travail plusieurs fois si nécessaire en concertation avec votre maître d'œuvre.

### Les objectifs du groupe :

Retenir les options d'aménagements conciliant les attentes et les contraintes budgétaires de la collectivité, la sécurité des usagers, le confort des riverains et les contraintes réglementaires et celles liées aux circulations agricoles et forestières.

## Les maires le disent

- Plus de 60% d'entre eux organisent une rencontre avec les riverains et les usagers
- La majorité interrogée est prête à renouveler l'expérience
- Maintien de bonnes relations avec les agriculteurs
- Le travail avec les agriculteurs et les forestiers a fait évoluer le projet de manière pertinente

## Bon à savoir

### • Les étapes clés de la réussite :

**Inscrire dans le cahier des charges** de la maîtrise d'œuvre **un volet sur la concertation**. Dans le cadre de sa mission de conseil auprès des collectivités, le CAUE peut vous aider en amont.

### • Les avantages :

- Une prise en compte des attentes dès l'amont du projet avec un ajustement possible avant travaux.
- Une meilleure acceptation du projet par une appropriation de celui-ci par les usagers.

### v **Ne pas oublier :**

- **Tester l'aménagement** : préfigurer à l'aide d'un marquage au sol les modifications projetées. Utiliser un engin agricole ou forestier pour appréhender au mieux les dimensions.
- Sur des axes utilisés **pour des convois exceptionnels**, s'assurer que **l'aménagement n'interdit pas cette utilisation**. Dans certains cas, des aménagements mobiles peuvent être utilisés.

### Madame Annie-Marie BARTH, Maire de COMBRIMONT

Sur son secteur, Madame BARTH fait face parfois à des cas de dégradations des chemins ou des voies, de création d'ornières ou de nids de poule et d'abandon fréquent de bois ou d'écorces sur les chargeoirs qui, ravinés par les pluies, se retrouvent en aval sur la route.



Face à la baisse des dotations, le coût de remise en état consécutive aux différentes dégradations risque de ne plus pouvoir être pris en charge par la commune de COMBRIMONT.

Dans un souci de prévention, une procédure d'état des lieux avant toute intervention en forêt a été mise en place sous la forme d'un formulaire téléchargeable sur le site Internet de la commune à l'intention des scieurs et des propriétaires forestiers.

Solution très facile et peu coûteuse, elle permet un contact direct entre le maire et les acheteurs/propriétaires avant toute intervention en forêt. Les photos et l'état des lieux réalisés sur le terrain, les engagent sur d'éventuelles dégradations.

Une démarche qui jusqu'à présent a porté ses fruits puisqu'aucun problème majeur n'a été constaté.



### Annie-Marie BARTH

«La médiation résout bien souvent les litiges. La réalisation d'une Charte de circulation agricole et forestière est un outil pour renforcer le dialogue entre les différents protagonistes (scieurs, particuliers, agriculteurs, communes, ONF).»





**M. Robert Dieudonné, chef d'entreprise spécialisé dans l'entretien et l'élagage des bois, Administrateur MSA et Président de l'Union régionale Grand Est et Lorraine du syndicat professionnel des Entrepreneurs Des Territoires**

L'accès à la forêt par une desserte adaptée au besoin des professionnels est essentiel à l'économie de nos territoires.

Il convient de distinguer deux types de desserte.

La première est celle permettant l'accès aux massifs forestiers. Pour cela, nous traversons des villages, des zones résidentielles... Les riverains l'oublient mais une forêt vit. Pendant 10 ans, il ne se passe rien puis le jour vient où nous intervenons. Entre temps des aménagements ont été réalisés, limitant le passage de camions ou supprimant des places de dépôt.

La concertation avant la réalisation d'aménagement est donc pour nous un moyen essentiel de tenir compte des besoins de nos professionnels et d'éviter les difficultés par la suite.

Il n'est pas nécessaire d'avoir un chemin bitumé. Les attentes des professionnels sont un chemin terre large avec des fondations solides. Après, quoi que l'on fasse dans certains secteurs, des trous apparaîtront. Il faut aussi être vigilant dans les virages où des débuts de dégradation doivent être pris en compte le plus rapidement possible pour éviter une remise en état trop onéreuse.

La seconde est la desserte au sein du massif. Pour limiter l'impact de nos engins sur le sol forestier et faciliter l'accès à la ressource, nous créons des pistes forestières, des zones de retournement, des places de dépôts. Ces voiries privées sont réservées aux professionnels. Elles ne sont pas ouvertes à la circulation et les particuliers n'ont pas à les emprunter avec leurs véhicules.

En 2017, notre fédération a réalisé, en partenariat avec l'ONF, un guide sur la praticabilité des parcelles forestières, intitulé PRATICSOLS. Ce guide, à destination de tous les professionnels forestiers, rappelle les bonnes pratiques pour limiter l'impact aux sols des engins et la dégradation des chemins d'accès.

La Charte de Circulation Agricole et Forestière est un complément à ce guide PRATICSOLS. L'information et la formation des jeunes sont essentielles pour exploiter dans le cadre d'une gestion durable de nos forêts.

### Monsieur Gérard MARULIER, Maire de HAROL

Quelques chiffres pour un aménagement réussi :

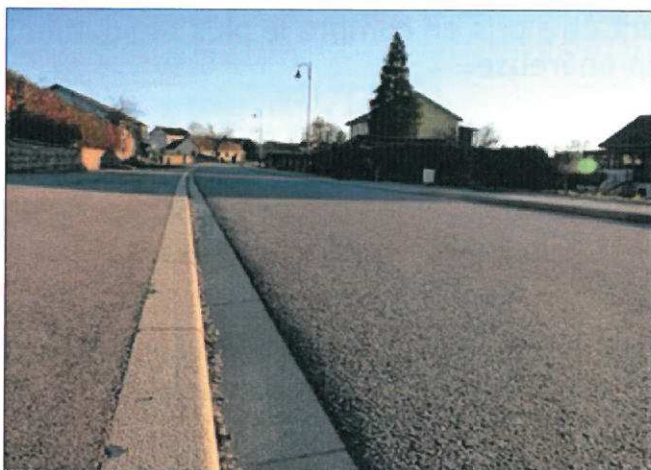
- 1 500 mètres de voirie
- 10 ans d'études et de travaux
- 600 000 euros
- 15 maisons d'habitation
- 1 concertation avec les exploitants agricoles
- 1 zone industrielle avec 100 emplois



Un projet qui a su allier sécurité et économie locale. La commune a fait appel à un bureau d'études et a également bénéficié de l'aide d'une technicienne du Conseil départemental des Vosges.

Des réunions publiques ont ainsi été organisées avec le Département afin de présenter les aménagements envisagés :

- Une route plus large de 30 cm
- Un Monument aux Morts à déplacer mais davantage valorisé avec en soutien une subvention du Souvenir français
- Un trottoir avec une bordure haute et une autre plus basse disposant d'une bande de roulement pour les engins agricoles
- Des tests ont été effectués avec des camions, des bus, des tracteurs, etc... et ont ainsi permis de satisfaire l'ensemble des usagers.



### Gérard MARULIER

« Vouloir rétrécir à tout prix une voie pour la sécuriser peut avoir l'effet inverse »

### **Monsieur Cyril GOUTTE, exploitant agricole à Harol**

L'aménagement est idéal pour les agriculteurs. Un trottoir haut d'un côté et une marche basse de l'autre autorisent le déport des véhicules légers et agricoles lors des croisements. Le site est sécurisé.



Pour arriver à ce résultat, la commune nous a sollicités à plusieurs reprises. Initialement la chaussée était dimensionnée pour une largeur de 5,20 mètres avec deux trottoirs hauts.

Avec les agriculteurs locaux, nous partageons l'avis de M. le Maire. Un trottoir haut de chaque côté n'était pas adapté à notre situation. Peu de personnes circulaient sur les trottoirs et cela ne nous semblait pas justifié. Avec un trottoir bas, il est facile de se décaler sans abîmer les véhicules et les bordures de trottoirs.

Lorsque nous avons étudié le projet, nous avons rapidement soulevé un problème : la largeur de la chaussée. 5,20 mètres nous paraissaient trop étroits. Aussi, pendant la phase travaux, un test grandeur nature a été effectué avec marquage au sol (piquetage) et utilisation de véhicules légers et agricoles. Au final, la largeur à 5,20 m considéré comme trop juste, a été augmentée de 25 cm pour atteindre 5,45 m. Cette augmentation de largeur peut paraître minime mais c'est un plus réel pour le croisement.

### **Cyril GOUTTE**

« La concertation a permis de faire évoluer le projet dans le bon sens. »



## ◇ Voirie forestière

- Le propriétaire forestier et la circulation en forêt, le statut des chemins, Union Régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur, Fransylva, Forêt Privée Française @2010-2015

- Guide à l'attention des élus ; La Voirie Forestière, Communes forestières Puy-de-Dôme (*Réalisé par l'Association des Communes forestières du Puy-de-Dôme, en lien avec le réseau des Chartes forestières de territoires du Puy-de-Dôme*)

- Le transport de bois rond

- <https://agriculture.gouv.fr/le-transport-de-bois>
- [https://agriculture.gouv.fr/sites/minagri/files/documents/pdf/arrete\\_88\\_vosges.pdf](https://agriculture.gouv.fr/sites/minagri/files/documents/pdf/arrete_88_vosges.pdf)
- [https://agriculture.gouv.fr/sites/minagri/files/carte\\_lorraine.pdf](https://agriculture.gouv.fr/sites/minagri/files/carte_lorraine.pdf)

- Toutes les règles pour circuler légalement avec des engins agricoles sur route. Juin 2019, Sébastien Duquet, Terre-net Média,

- <https://www.terre-net.fr>
- <https://franceboisforet.fr/2019/07/10/transport-des-bois-ronds-vers-une-e-cartographie-des-dessertes/>
- <http://draaf.grand-est.agriculture.gouv.fr/PRFB>

- Guide : « création et entretien de voiries forestières: penser environnement » réalisé par FNE et les COFOR ([http://www.fncofor.fr/creation-entretien-voiries-forestieres-Renser-environnement-4\\_2975.RhR](http://www.fncofor.fr/creation-entretien-voiries-forestieres-Renser-environnement-4_2975.RhR)) ;

- Dossier réalisé en 2013 par l'URCOFOR de Lorraine et l'ONF: « Communes forestières de Lorraine, la voirie en forêt communale : dossier détaillé ». Ce dossier a été réalisé pour une formation des COFOR (avec intervention du pôle foncier ONF Vosges Ouest). Notons que le guide réalisé par l'Association des Communes forestières du Puy-de-Dôme référencé dans la charte reprend justement des éléments donnés lors de cette formation de 2013. Cf. par exemple p. 21 (documents remis par l'ONF pour un exercice pratique sur une forêt Vosgienne, commune d'Hennezel), la clé de détermination p. 62 est également basée sur la formation ONF/COFOR Lorraine.

- Arrêté n°2010/267/DDT portant autorisation pour effectuer le transport de bois ronds

- Arrêté n°434/2004 portant autorisation de portée locale pour effectuer un transport exceptionnel de marchandises , d'engins ou de véhicules





Tél. : 03 29 38 52 20  
atd88@vosges.fr



Tél. : 03 29 29 88 22  
acfv@vosges.fr



Tél. : 03 29 29 89 40  
caue88@vosges.fr



Tél. : 03 29 33 88 88  
cci@vosges.cci.fr



Tél. : 03 29 69 12 12  
ddt@vosges.gouv.fr



ENTREPRENEURS  
DES TERRITOIRES  
LORRAINE

Tél. : 03 29 69 61 21  
bois.vosges@orange.fr



Tél. : 03 29 33 01 23  
contact@fdsea88.fr



Tél. : 03 88 19 17 19  
contact@fibois-grandest.com



Tél. : 03 29 33 16 97  
ggd88@gendarmerie.interieur.gouv.fr



Tél. : 03 29 33 00 88  
jeunesagriculteurs88@ja88.fr



Tél. : 03 29 29 88 88  
communication@vosges.fr



Tél. : 03 29 69 66 96  
ag.vosges-ouest.lor@onf.fr



Tél. : 03 29 69 17 80  
ddsp88@interieur.gouv.fr