Communes forestières
Bourgogne-Franche-Comté

FIBOIS
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

RÉSEAU DES TERRITOIRES FORESTIERS

EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ



LE TRANSPORT DU BOIS DE LA FORÊT AU LIEU DE TRANSFORMATION.

RÔLES DE LA DESSERTE ET ENJEUX POUR LES TERRITOIRES ?

-

FÉVRIER 2026

L'ESSENTIEL À RETENIR

CONCLUSION

CONTACTS

©URACOFOR BFC

L'ESSENTIEL À RETENIR

DE QUELLES INFRASTRUCTURES SE COMPOSE LA DESSERTE NÉCESSAIRE AU BON DÉROULEMENT DE LA RÉCOLTE DES BOIS EN FORÊT COMMUNALE ?

L'exploitation forestière recouvre toutes les opérations de la coupe des arbres en forêt à leur acheminement sur les sites de transformation.

La récolte des bois s'organise en quatre opérations durant lesquelles des engins (abatteuse, porteur, débusqueur, véhicule de transport du bois) circulent sur différentes dessertes (cloisonnements d'exploitation, pistes et chemins d'exploitation, chemins ruraux ou privés, routes forestières...) :

ABATTAGE → FAÇONNAGE → DÉBARDAGE → TRANSPORT

La desserte des massifs doit être adaptée aux différents types de machines qui interviennent. Le tableau ci-dessous précise les caractéristiques et les objectifs des infrastructures forestières. À noter que le statut juridique des voies n'exerce aucune influence sur leur usage.

INFRASTRUCTURES	UTILISATION GÉNÉRALE	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES
Cloisonnement d'exploitation	Circulation des engins (abatteuse, porteur) dans la parcelle en exploitation pour limiter la surface circulée	Ouverture de 4 m de largeur installée tous les 18 m
Piste forestière (de débardage)	Sortie des bois de la forêt, par débardage (porteur, skidder) jusqu'au point le plus proche accessible aux véhicules de transport (place de dépôt)	Largeur variable (4 m minimum), pente jusqu'à 40 %, terrain naturel ou empierré
Place de dépôt	Stockage des bois débardés ou portés avant chargement sur véhicules de transport	Plateforme empierrée faisant jonction entre une piste et une route forestière accessible aux véhicules de transport
Place de retournement	Retournement des véhicules de transport	Aire empierrée
Route forestière	Accès des véhicules de transport du point de chargement (place de dépôt) au point de livraison	Largeur variable (emprise de 7 à 15 m), pente de 12 % maximum, route généralement empierrée et parfois revêtue





ROUTE FORESTIÈRE



PISTE DE DÉBARDAGE



PLACE DE RETOURNEMENT



PLACE DE DÉPÔT



CLOISONNEMENT D'EXPLOITATION

En Bourgogne-Franche-Comté, de nombreuses forêts communales de production sont équipées d'une desserte destinée à la récolte du bois. Face à l'augmentation du risque de feux de forêt, ces dessertes devront également permettre l'accès et la circulation des engins de secours et de lutte contre les incendies. Cette multifonctionnalité des routes forestières devient un enjeu majeur pour la prévention et la lutte contre les feux de forêt.

Par ailleurs, les documents d'urbanisme doivent prendre en compte l'accessibilité des forêts pour faciliter le transport des bois vers les lieux de transformation. Pour cela, il faut s'attacher à trois points de vigilance :

- → Assurer la connexion entre la desserte forestière et le réseau routier, notamment en préservant les interfaces urbaines (zones d'habitation implantées en lisière de forêt) (Cf. Illustration ci-dessous) ;
- → Éviter la construction d'aménagements routiers (ronds-points, chicanes...) en zone d'habitation limitant la circulation des véhicules de transport de bois lorsqu'il n'existe pas d'itinéraire alternatif ;
- → Tenir compte des besoins en places de stockage en bordure de routes forestières.





Trois outils peuvent aider les territoires à mieux prendre en compte les flux de bois dans leur politique d'aménagement :

- Les arrêtés bois ronds élaborés par les services de l'État dans les départements : https://naviforest.ign.fr/arretes ;
- Les schémas d'accès à la ressource élaborés par certains départements ;
- La carte des équipements de défense des forêts contre les incendies dont le cadre national est en cours de définition.

QUELLES SOLUTIONS POUR AMÉLIORER LA DESSERTE EN FORÊT PRIVÉE ?

La forêt privée caractérisée par un fort morcellement rend la création et l'entretien de dessertes forestières complexes et coûteux, tout en nécessitant une coordination entre de nombreux propriétaires pour l'exploitation et la valorisation des bois.

Les projets de desserte portés individuellement ou par groupes de petits propriétaires restent limités car ils nécessitent une entente, génèrent des coûts d'investissement élevés, multiplient les accès et reposent sur un entretien morcelé (chaque propriétaire étant responsable de sa portion). Ces contraintes freinent fortement la gestion et la mobilisation des bois.

Toutefois, deux types d'associations syndicales de regroupement de propriétaires fonciers existent pour réaliser à frais communs les dessertes forestières dans un massif :

L'ASSOCIATION SYNDICALE LIBRE (ASL) :

- C'est une démarche volontaire où tous les propriétaires inclus dans le périmètre forestier doivent donner leur accord écrit pour créer l'ASL.
- Les statuts et la répartition des charges sont élaborés de manière autonome par les propriétaires, ce qui offre une grande souplesse d'organisation.
- L'ASL est administrée par un syndicat chargé d'assurer sa gestion courante.
- L'ASL permet une mise en œuvre rapide et flexible, particulièrement adaptée aux petits périmètres. Cependant, elle nécessite une forte coordination entre propriétaires et offre peu de leviers financiers et d'accès aux subventions.
- Si un an s'est écoulé depuis sa création, une ASL peut évoluer en ASA après enquête publique.

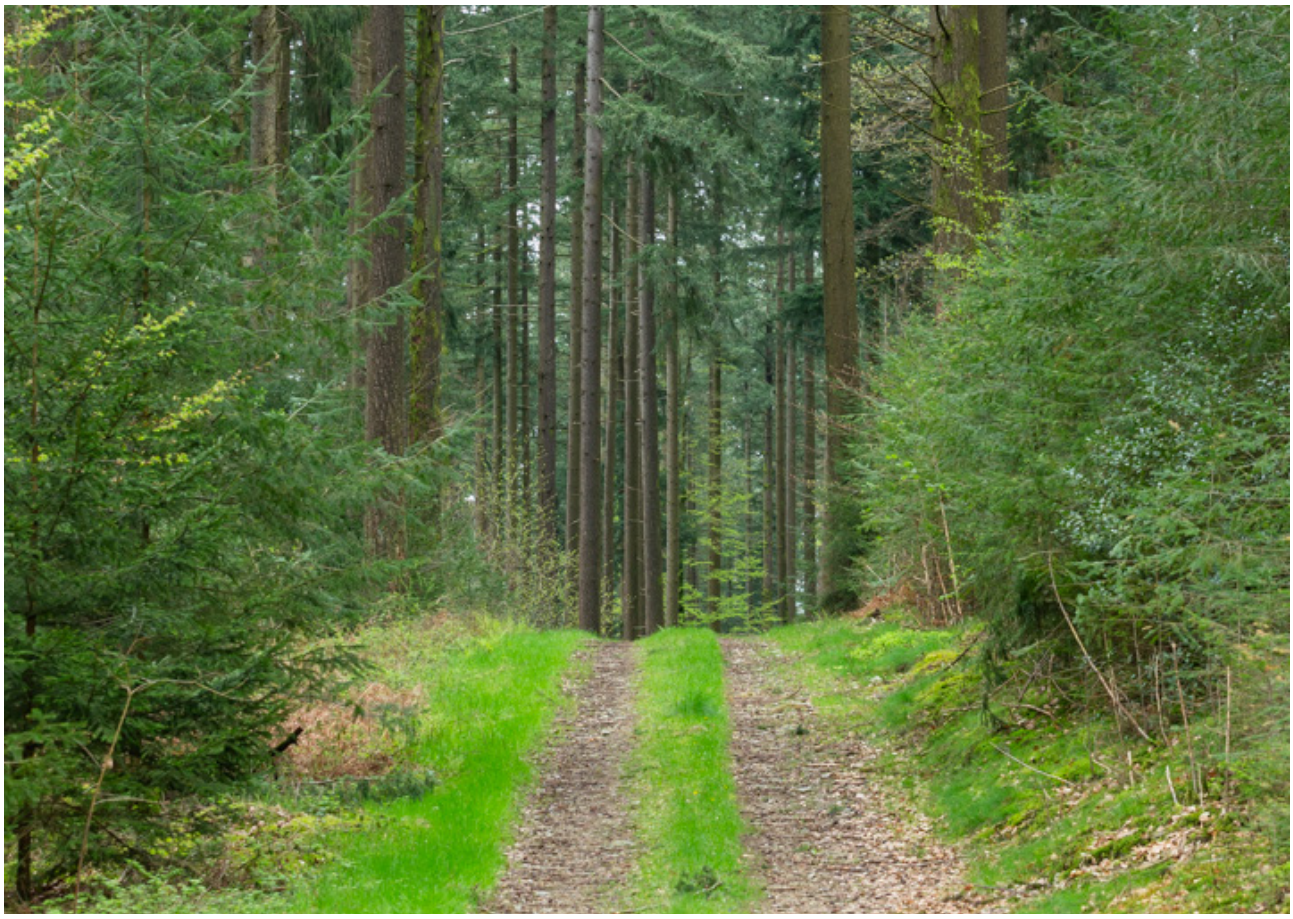
→ *Fiche du Cerema sur l'ASL*

L'ASSOCIATION SYNDICALE AUTORISÉE (ASA) :

- C'est une démarche publique sous contrôle initial du préfet qui est destinée à des projets collectifs d'envergure.
- La création d'une ASA peut être décidée même si une partie des propriétaires s'y oppose, dès lors que l'avis favorable atteint l'un des deux seuils suivants :
    - Au moins la moitié des propriétaires (50 %) représentant au minimum les deux tiers de la superficie concernée,
    - Ou au moins les deux tiers des propriétaires représentant au minimum la moitié de cette superficie (50 %).

  Dans ces cas, les propriétaires opposés deviennent membres de l'ASA.
- La création d'une ASA suit une procédure encadrée avec une enquête publique, une assemblée constitutive, le vote des propriétaires et un arrêté préfectoral.
- La gouvernance associe une assemblée des propriétaires et un syndicat élu.
- L'ASA permet l'accès à des subventions nationales et européennes, la récupération de la TVA et une coordination centralisée des travaux et de l'entretien.
- Elle est juridiquement sécurisée, valorise les bois et les terrains en les rendant accessibles, et facilite la mutualisation des travaux en partageant les frais proportionnellement aux intérêts. L'ASA représente, pour de nombreux propriétaires, la seule solution pour entretenir les équipements. En revanche, sa création est longue et ses coûts de fonctionnement sont élevés.

Les communes propriétaires de forêt, sont souvent moteurs dans la création d'une ASL ou d'une ASA visant, par exemple, la mise au gabarit de chemins ruraux.



QUELLES SONT LES AIDES FINANCIÈRES ET LEURS MODALITÉS D'ATTRIBUTION POUR LA CRÉATION DE DESSERTES FORESTIÈRES ET DE DÉFENSE DES FORÊTS CONTRE LES INCENDIES (DFCI) ?

En Bourgogne-Franche-Comté, le FEADER finance les dessertes forestières. Il accompagne les collectivités et les propriétaires de forêt dans la création ou l'amélioration d'infrastructures indispensables au transport du bois et à la défense des forêts contre les incendies.

OBJECTIFS DE L'INTERVENTION

Le FEADER finance les projets facilitant l'exploitation forestière, assurant la continuité des dessertes et améliorant la qualité des accès. Il répond également à des enjeux de sécurité, notamment via des aménagements compatibles avec les besoins des équipes DFCI.

BÉNÉFICIAIRES

Peuvent bénéficier de l'aide les propriétaires publics ou privés, leurs groupements ou leurs représentants habilités. Toutes les opérations doivent être situées en Bourgogne-Franche-Comté.

CONDITIONS D'ÉLIGIBILITÉ DES PROJETS

Sont éligibles les travaux de création, de mise au gabarit ou de renforcement de routes et de pistes forestières et de résorption des points noirs rendant l'accès au massif difficile. Des tronçons hors forêt peuvent être intégrés au projet s'ils restent minoritaires dans les dépenses et constituent un passage obligé vers le massif. L'obtention préalable des autorisations administratives est impérative et les projets en zones humides identifiées ne peuvent être financés. Les projets doivent respecter des exigences de pente pour les routes forestières qui doivent également être utilisables par les services de la DFCI avec des dispositifs de retournement et d'accès sécurisés.

CONDITIONS LIÉES AU PORTEUR

Pour les surfaces forestières desservies dépassant 15 hectares, un document de gestion durable est obligatoire. Les voies doivent rester accessibles au public, hormis les cas de restriction liés à la sécurité ou à la protection de l'environnement. La maîtrise d'œuvre doit être assurée par l'ONF, un expert forestier ou un gestionnaire forestier professionnel.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Pour garantir la circulation des véhicules de transport de bois et des engins forestiers, les routes et les pistes forestières doivent respecter, entre autres, des dimensions minimales.

DÉPENSES ÉLIGIBLES ET INÉLIGIBLES

Sont financés les travaux de création et d'amélioration, la résorption de points noirs, les ouvrages annexes (fossés, buses, signalisation...), les études préalables et la maîtrise d'œuvre.
Sont exclues les dépenses liées au montage du dossier, à l'entretien courant, à la TVA et les dépenses rendues inéligibles par la réglementation européenne.

MONTANT DES AIDES

Le taux d'aide publique varie selon la nature du projet :

- → 80 % pour les projets collectifs ou traversants,
- → 65 % pour les autres projets collectifs/collectivités,
- → 50 % pour les autres porteurs.

Un montant plancher et des plafonds s'appliquent.

SÉLECTION ET ENGAGEMENTS

Les projets sont sélectionnés sur la base d'une grille de critères incluant la nature de l'investissement, la localisation, le caractère collectif et la surface desservie. Les bénéficiaires doivent respecter les délais, conserver les pièces justificatives et maintenir les ouvrages en état durant trois ans.

En résumé, l'aide FEADER constitue un soutien structurant pour améliorer les dessertes forestières, renforcer la mobilisation du bois et répondre aux enjeux de gestion durable dans les territoires.

QUELLE EST LA RÉGLEMENTATION DANS L'USAGE DES VOIES ET CHEMINS POUR MOBILISER DU BOIS ?

La mobilisation du bois (abattage, débardage, transport) est essentielle pour l'économie de la filière bois. Cependant, la récolte des bois et leur transport peuvent créer des tensions avec les communes, notamment en raison de dégradations de voirie et de problèmes de sécurité routière.

Un guide du débardage et du transport de bois a été rédigé par PRO ETF et le CNPF. Validé par les sous-préfectures de Château-Chinon et d'Autun en 2015, il est en cours d'actualisation pour préciser aux maires leurs prérogatives, la règlementation et apporter des modèles de documents (arrêtés, courriers...). Le tableau ci-dessous en résume l'essentiel.

RÔLES DU MAIRE ET DU CONSEIL MUNICIPAL	
Avant le commencement des travaux d'exploitation forestière	**1. Faire une information avant l'engagement des travaux d'exploitation forestière et dresser un état des lieux des voies** → Instaurer une information préalable incitant propriétaires et entrepreneurs à déclarer les travaux dès l'exploitation de 100 m³ de bois. → Compléter cette information d'un état des lieux des voies empruntées, surtout à partir d'une récolte de 500 m³ de bois. → Utiliser un arrêté ou une convention (commune, entrepreneurs, propriétaires). → Procéder à une large communication vers les propriétaires sur la mise en place de la procédure d'information. → Identifier un référent communal pour faciliter les échanges.
	2. Protéger la voirie et sécuriser la circulation → Limiter le tonnage ou la vitesse des poids lourds si la voirie n'est pas adaptée (sur justification technique apportée par la commune). Interdire temporairement certaines voies en cas de risque avéré.
Après la réalisation des travaux d'exploitation forestière et si dégradation de la voirie	**3. Faire réparer les dégâts** → Faire constater les dégâts (état des lieux, huissier, etc.) pour demander leur réparation. → Imposer aux personnes responsables une contribution spéciale occasionnelle, proportionnée aux dégradations, prévue par le Code de la voirie routière ;
	4. Constater les infractions → Le maire et ses adjoints (officiers de police), constatent les infractions aux arrêtés municipaux ou aux atteintes à la voirie. La responsabilité du propriétaire (avec son gestionnaire) ou de l'entrepreneur peut être recherchée.
CE QUI N'EST PAS LÉGAL : la mise en place d'une caution et les redevances forfaitaires	



QUEL RETOUR D'EXPÉRIENCE SUR LA MISE EN PLACE D'UN SCHÉMA DIRECTEUR D'ÉVACUATION DES BOIS RONDS À L'ÉCHELLE DU GRAND CHAROLAIS (71) ?

Le Grand Charolais est un territoire où la filière forêt-bois est bien implantée sur toute la chaîne de valorisation. Le transport du bois est un enjeu notable pour la filière mais il impacte la mobilité, la sécurité routière et les infrastructures du territoire. Les caractéristiques du réseau routier ne favorisent pas la circulation des véhicules de transport du bois. L'augmentation observée des sinistres sur les ponts et les chaussées a des conséquences pour les usagers des routes et inquiète les élus responsables de la règlementation routière sur leur commune.

Afin d'apporter une réponse à ces enjeux, le Grand Charolais a mis en place un Schéma directeur des transports des bois ronds ayant pour objectifs de :

- → Proposer aux acteurs de la filière des itinéraires de circulation adaptés et validés par les communes ;
- → Faciliter les échanges d'informations et les formalités sur le terrain ;
- → Prévenir et réduire les sinistres ;
- → Maîtriser les dépenses d'entretien et de remise à niveau des voiries.

Le projet repose techniquement sur 4 piliers :

1. **Une cartographie détaillée des itinéraires les plus adaptés** selon les contraintes identifiées (localisation de la ressource, trafic et tonnage des engins) notamment à l'aide des données des radars de circulation,

2. **Une procédure de gestion harmonisée pour tout le territoire**, avec la mise à disposition d'un kit communal (états des lieux, déclarations de chantier, arrêtés municipaux...),

3. **Un dispositif commun de partage d'information**, sous la forme de panneaux distinctifs et interactifs en permanence grâce à un QR code développé à cet effet,

4. **Une démarche concertée, suivie sur le temps long** et largement partagée avec l'ensemble des partenaires et notamment la formation des élus et de leur secrétaire de mairie.

Développé exclusivement en régie, le projet a mis un an pour voir le jour (recensement des informations, concertation, validation et mise en place) pour un coût de 60 000 € TTC, immédiatement « rentabilisé » en retombées indirectes selon le territoire. Les retours des communes sont positifs (plus de 80 % estiment le dispositif adéquat) mais il faudra encore du temps pour en voir les effets à long terme. C'est pourquoi il est envisagé d'engager des actions de sensibilisation à destination des professionnels.

La réalisation de ce document est le résultat d'un partenariat entre différents acteurs de la filière pour diffuser leurs expériences et favoriser des réflexes communs ; nous les remercions vivement pour leur participation.



POUR ALLER PLUS LOIN :

Mikaël POISSONNET :

mikael.poissonnet@communesforestieres.org
06 43 70 99 50

Delphine MICHAUD :

dmichaud@fibois-bfc.fr
06 03 54 50 02

Lionel RAYNARD :

lionel.raynard@agriculture.gouv.fr
03 80 39 30 43

©URACOFOR BFC

Cette action bénéficie du soutien financier de :

PRÉFET DE LA RÉGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ
Liberté
Égalité
Fraternité