

Conditions de débardage de bois dans les communes rurales

Question écrite n° 00339 de M. Gaëtan Gorce (Nièvre - SOC) publiée dans le JO Sénat du 12/07/2012 - page 1572

M. Gaëtan Gorce attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les problèmes posés dans de nombreuses petites communes rurales par le débardage de bois.

La plupart des exploitants sont en effet amenés à faire appel à des entreprises de débardage utilisant des camions souvent de très gros tonnages. **Le transport des grumes** aboutit ainsi à une dégradation de la plupart des routes communales et départementales. Or il est extrêmement difficile pour les maires de faire participer les exploitants ou les transporteurs aux dégâts occasionnés par ces opérations, soit parce qu'il s'agit d'entreprises disposant de peu de moyens, soit parce qu'il est impossible aux maires de faire vérifier de manière incontestable l'état de la chaussée avant et après les opérations. Certains élus ont pris des arrêtés réglementant les dates et les horaires de débardage mais ils éprouvent des difficultés pratiques considérables à les faire appliquer de manière efficace.

Dans ces conditions, il souhaiterait savoir quelle solution il pourrait envisager pour que des moyens adéquats soient mobilisés afin d'assurer la répartition et le bon entretien des voiries concernées dont les montants dépassent les capacités financières des petites communes. Pour exemple, en Bourgogne, 800.000 € ont été mobilisés dans le cadre du Fonds européen de développement régional (FEDER) pour assurer l'entretien et la mise en état des routes considérées comme structurantes pour le transport du bois. Mais cela ne couvre pas les besoins touchant à la petite voirie, en particulier communale.

Il l'interroge pour savoir si, par exemple, il serait favorable à la création d'un **fonds mutualisé, national**, qui permettrait d'intervenir en complément des dispositifs de type dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) pour aider les communes en particulier de montagne, à assumer ce type de travaux de voirie. À défaut, quelles sont les initiatives qu'il envisage de prendre pour faire face à ce problème lancinant qui pénalise le développement de notre filière bois ?

Réponse du Ministère chargé des transports, de la mer et de la pêche publiée dans le JO Sénat du 17/01/2013 - page 209

Le poids des véhicules de transport routier est limité en premier lieu pour des raisons de sécurité : un véhicule en surcharge n'a pas le même comportement qu'un véhicule chargé normalement et la surcharge est un facteur aggravant en cas d'accident. Il est, en outre, limité afin d'assurer le respect des règles de concurrence entre les entreprises : une entreprise qui surcharge ses véhicules crée une concurrence déloyale vis-à-vis des autres transporteurs. Il est enfin limité afin d'assurer la **sauvegarde des infrastructures** : l'augmentation des charges accélère le vieillissement et l'usure des infrastructures et génère des coûts de remise en état très importants pour la collectivité. Les règles concernant les limites de charge des véhicules sont fixées par les **articles R. 312-1 à R. 312-9 du code de la route**. Elles concernent les indications qui sont reportées sur le certificat d'immatriculation du véhicule. Pour le véhicule, les limites imposées concernent son poids total en charge, en fonction du type de véhicule et de son nombre d'essieux, la charge de chaque essieu, en fonction de la distance entre essieux et le poids total de la remorque, en fonction de celui du véhicule tracteur. Toutefois, certains transports ne peuvent respecter ces conditions et les véhicules qui dépassent ces limites sont soumis à la **réglementation sur les transports exceptionnels**. Celle-ci permet de déroger à ces règles sous certaines conditions. Dans ce cas, un arrêté préfectoral mentionne les contraintes à respecter (itinéraire, horaires de passage, répartition du chargement, vitesse, signalisation, accompagnement du véhicule). Concernant le **transport de bois ronds**, le code de la route prévoit des dispositions spécifiques aux **articles R. 433-9 à R. 433-16 introduites par le décret n° 2009-780 du 23 juin 2009 relatif au transport de bois ronds** et complétant le code de la route. S'agissant du financement, il existe déjà des dispositifs portés par la mission « relations avec les collectivités territoriales », tels que la dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) ou la dotation globale d'équipement des départements, qui concourent à la résolution du problème soulevé en soutenant les investissements des collectivités dans le domaine de la voirie. À titre d'exemple en 2011, 63,7 millions d'euros ont été consacrés, au titre de la DETR, à des subventions pour des opérations concernant la voirie soit 11,29 % des crédits engagés. S'agissant plus particulièrement des communes de montagne, la globalisation des dotations en 1993 a pérennisé les effets de la péréquation instituée dans l'ancienne dotation globale de fonctionnement (DGF) dans les communes en zone de montagne. L'ancienne dotation de compensation comprenait en effet une « fraction voirie » calculée à partir de la longueur de la voirie qui était doublée pour les communes de montagne par rapport aux autres communes. Cette composante a été intégrée au calcul du complément de garantie des communes. La réforme de la dotation forfaitaire adoptée en 2005 institue, en outre, un avantage supplémentaire, par la création d'une part superficie égale en 2006 à 5,10 €/ha pour les communes de montagne au lieu de 3,06 €/ha pour les autres communes. Le montant de 2011 a été reconduit en 2012. Il s'élève à 5,37 € par hectare pour les communes de montagne (contre 3,22 € par hectare pour le reste du territoire). Enfin, la « fraction voirie » de la dotation de solidarité rurale (DSR), « péréquation » qui représente 30 % de la masse de cette part de la DSR, est calculée sur la base d'une longueur de voirie doublée pour les communes de montagne. De plus, le potentiel fiscal superficiaire est utilisé pour 10 % de la répartition de cette part de la DSR, ce qui est favorable aux communes de montagne dont la superficie est généralement élevée.