Fiche 1 : RELEVÉ DE TERRAIN POUR LE DIAGNOSTIC D'UN ACCÈS

N° accès :
Département / Commune :
Limitation de vitesse au niveau de l'accès :
Date :

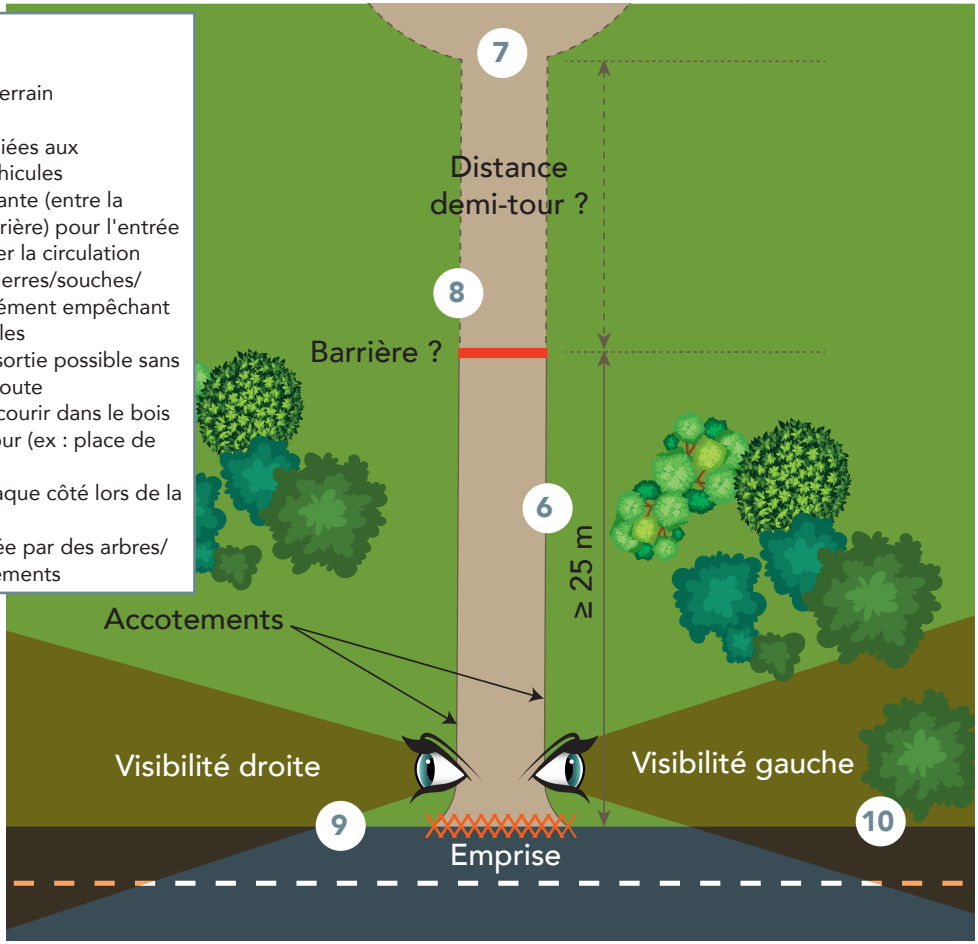
Type d'accès		Entrée possible pour			Largeur de l'entrée (m)			Dégradation visible[4]		Aménagement	Barrière/câble[5]	Obstruction[6]	Demi-tour possible pour[7]			Distance demi-tour[8]	Visibilité à Gauche[9]				Visibilité à Droite[9]				Visibilité entravée par[10]
		VL[1]	4x4[2]	PL[3]	0-7	7-12	> 12	Emprise	Accotement				VL	4x4	PL		> 20	20-50	50-100	> 100	<20	20-50	50-100	>100	
Route forestière																									
Chemin	Empierré																								
	Naturel																								
Place de chargement	Aménagée																								
	Sauvage																								
Aire de stationnement	Aménagée																								
	Sauvage																								

Cochez la (les) case(s) appropriée(s) ou remplissez

Observations :

FICHE 1

LÉGENDE :
1 - Véhicule léger
2 - Véhicule tout terrain
3 - Poids lourd
4 - Dégradations liées aux manœuvres de véhicules
5 - Distance suffisante (entre la chaussée et la barrière) pour l'entrée de PL sans entraver la circulation
6 - Présence de pierres/souches/ fossés ou autre élément empêchant l'entrée de véhicules
7 - Demi-tour ou sortie possible sans manœuvre sur la route
8 - Distance à parcourir dans le bois pour faire demi-tour (ex : place de retournement)
9 -Visibilité de chaque côté lors de la sortie
10 - Visibilité gênée par des arbres/ talus ou autres éléments



Les différentes composantes d'un accès

Fiche 2 : CARACTÉRISTIQUES ET DIMENSIONNEMENT D'UN ACCÈS SÉCURISÉ

Un accès sécurisé doit avant tout être carrossable et praticable par tout temps.

Il doit permettre l'entrée et la sortie d'un ensemble routier sans empiéter sur l'accotement ni sur la voie opposée, quel que soit le sens de circulation. Le dimensionnement de l'entrée doit être adapté au rayon de braquage des véhicules longs. La largeur conseillée pour l'entrée de l'accès est de 12 mètres minimum.

Une fois engagé sur l'accès, tout véhicule doit pouvoir y stationner sans entraver la circulation. Une bande de roulement de 3 mètres minimum est nécessaire pour la circulation d'un ensemble routier. Il est préférable de doubler cette bande de roulement pour permettre le croisement des véhicules. A défaut, des surlargeurs peuvent être aménagées.

Certaines opérations sylvicoles requièrent la présence de plusieurs ensembles routiers. Ils doivent pouvoir stationner sans entraver la circulation sur la voie publique, ni bloquer le chargement éventuel de ressources forestières. Il faut donc prévoir une longueur minimale de 50 mètres entre l'entrée de l'accès et la place de retournement/chargement. Cette place de retournement, couplée à une place de dépôt, sont les infrastructures les plus souvent associées à un accès sécurisé. Outre l'entrée et la sortie des véhicules, l'accès sécurisé ainsi équipé joue un rôle essentiel pour la mobilisation des bois en toute sécurité.

Si le choix est fait d'installer une barrière ou un câble à l'entrée du massif, elle ou il devra être implanté(e) à plus de 25 mètres de la voie publique. Cela permettra au conducteur de stationner en toute sécurité pour ouvrir la barrière. L'implantation de barrière ou câble est proscrite sur les places de chargement parallèles à la route car il n'est pas possible de les reculer suffisamment.

L'accès devra également être muni de tous les équipements nécessaires à l'écoulement des eaux (tête d'aqueduc à l'extrémité du busage au niveau du franchissement du fossé par exemple).

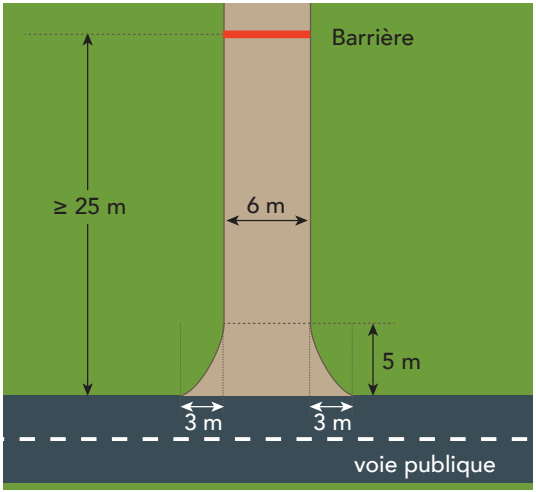


Schéma idéal d'un accès débouchant sur une route publique

La création d'une nouvelle ouverture sur route ouverte à la circulation du public est soumise à un règlement de voirie spécifique selon le statut de la voie concernée et à une concertation avec le gestionnaire de la voirie.

Infrastructures indissociables de l'accès sécurisé

La combinaison d'une place de dépôt avec une place de retournement possédant une entrée avec une emprise suffisamment large va permettre à tous les utilisateurs de rejoindre les voies publiques en toute sécurité. C'est-à-dire permettant l'entrée et la sortie : en marche avant ; sans effectuer de manœuvre sur la voie publique ; sans empiéter sur les accotements ; sans couper la voie de circulation opposée.

▷ Les places de retournement

La façon la plus sûre de sortir sur une voie carrossable est la marche avant. Une place de retournement est indispensable pour faire demi-tour une fois rentré dans le massif. Idéalement, il faudrait une place de dépôt couplée à une place de retournement pour 10 à 25 ha. Les places de retournement, empierrées, sont généralement de deux types : circulaire ou en « T ».

L'aménagement d'infrastructures peut être soumise à plusieurs règlementations (liée à l'environnement, l'urbanisme, la gestion forestière, la prévention des risques et au patrimoine cf page 19).

▷ Les places de dépôt ou aires de stockage

La place de dépôt ou aire de stockage est strictement destinée à l'entrepôt des bois en attente de chargement. Elle n'a pas besoin d'être empierrée. Les grumiers ne doivent pas circuler dessus afin d'éviter toute dégradation, la création d'ornières ou encore les salissures sur la voie publique.

Les places de stockage sont de fait associées à des places de chargement empierrées. Idéalement d'une capacité de stockage équivalente à trois grumiers (100m^3), celles-ci sont accessibles par tous temps et leurs surfaces doivent être comprises entre 300 et 800 m².

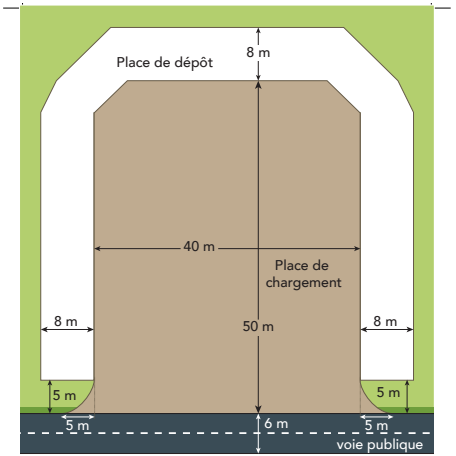
D'autres documents [1] traitent davantage du sujet et vous donneront de plus amples informations sur le dimensionnement et la création des places de retournement.

1 - Pillon S et Breton V, la desserte forestière. Accéder à son bois pour le valoriser. CRPF Nord-Pas-de-Calais-Picardie.

Fiche 3 : TYPES D'ACCÈS SÉCURISÉS ET AMÉNAGEMENTS ASSOCIÉS

CAS n°1 : Accès en surlargeur

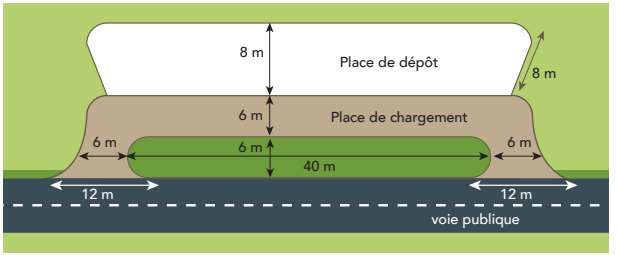
La zone de chargement et la place de dépôt sont aménagées en parallèle d'une route publique ou privée. La zone de chargement possède une surface suffisante pour permettre à l'ensemble routier de manœuvrer et de faire demi-tour. La place de dépôt/stockage est située en périphérie de la zone de chargement.



Avantages	Limites
• Entrée et sortie possibles dans les deux sens de circulation	• Surface d'empierrement importante

CAS n°2 : Accès en haricot

La zone de chargement et la place de dépôt sont aménagées en parallèle d'une route publique ou privée. Elles sont séparées de la route par un merlon de terre[1]. Ce dernier ne doit pas entraver la visibilité lors de l'entrée et la sortie de l'accès. La place de dépôt/stockage est située en périphérie de la zone de chargement.

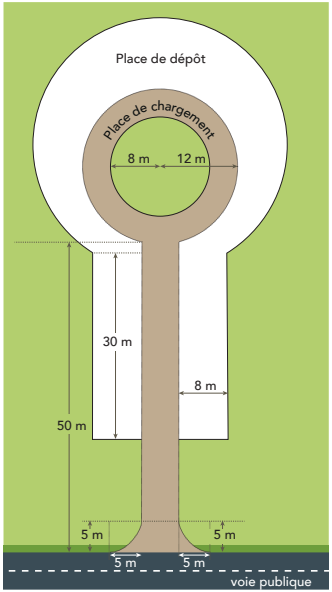


Avantages	Limites
• Surface empierrée limitée • Entrée plus aisée et dégradation moins rapide car moins de manœuvre	• Sortie dans le sens de la route, pas de demi-tour possible • Deux ouvertures à aménager

1 - Ouvrage de protection constitué généralement d'un talus de terre entourant une installation pour la protéger de l'extérieur mais aussi pour l'isoler visuellement et/ou phoniquement.

CAS n°3 : Accès avec place de retournement circulaire

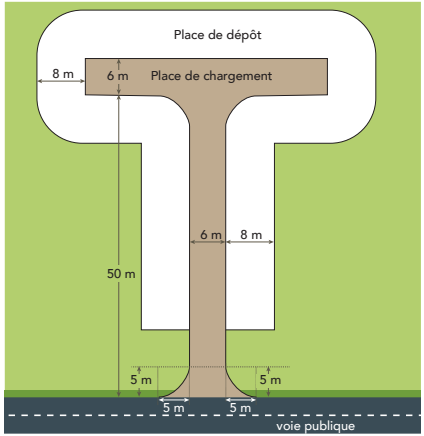
La zone de chargement est située à l'extrémité d'un accès pénétrant le massif. Elle est combinée à une place de retournement circulaire de 12 mètres de rayon. La zone de dépôt/stockage est située en périphérie de la zone de chargement et tout le long de la partie empierrée.



Avantages	Limites
• Pas de manœuvre nécessaire le camion progresse toujours en marche avant. • Une seule entrée à aménager • Sortie possible dans les deux directions	• Surface d'empierrement importante • Perte de place sur l'espace qui ne peut être valorisé pour le dépôt/stockage du bois

CAS n°4 : Accès avec place de retournement en T

La zone de chargement est située à l'extrémité d'un accès pénétrant le massif. Elle est combinée à une place de retournement en T. Une variante en Y existe. La zone de dépôt/stockage est située en périphérie de la zone de chargement et tout le long de la partie empierrée.



Avantages	Limites
• Meilleure optimisation de l'espace pour le dépôt stockage de bois • Sortie possible dans les deux directions • Une seule entrée à aménager	• Manœuvres nécessaires entraînant une dégradation plus rapide de la chaussée

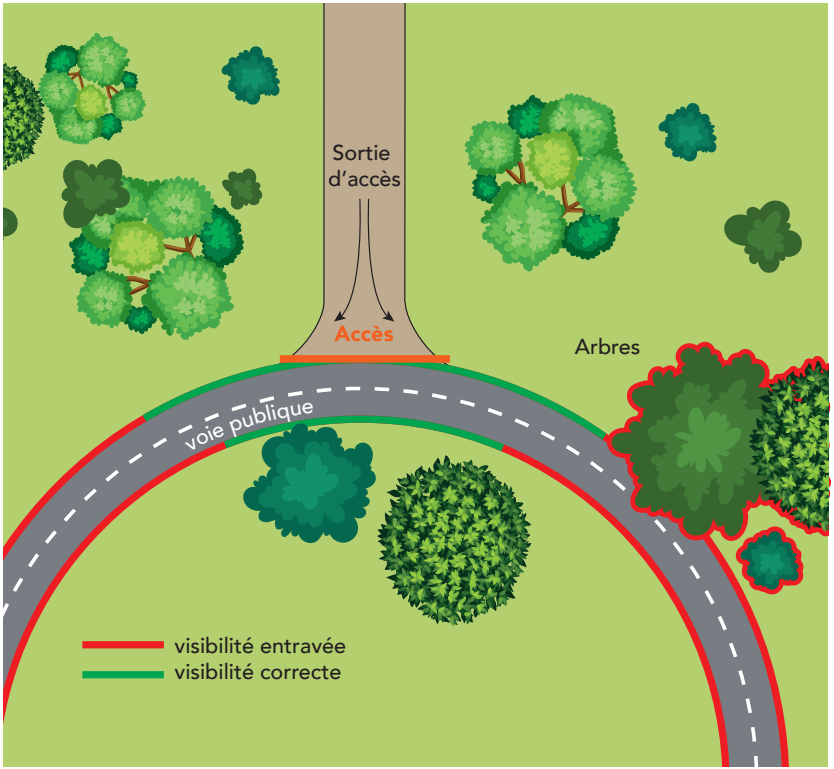
Fiche 4 : VISIBILITÉ ET SIGNALISATION AUX ABORDS D'UN ACCÈS SÉCURISÉ

Pour qu'il soit sécurisé, la visibilité, à gauche et à droite, à la sortie d'un accès est essentielle. Il faut voir et être vu.

Les virages et le relief sont les deux facteurs qui influencent la visibilité de façon immuable. Créer un accès dans une ligne droite permettra d'avoir une bonne visibilité de part et d'autre. Lorsque que ce n'est pas possible, il est préférable de privilégier l'extérieur du virage. L'intérieur peut également convenir si le rayon de courbure du virage n'est pas trop important.

De plus, il est déconseillé d'installer un accès à proximité du haut d'une pente. Il est recommandé de maintenir une distance d'au moins 100 mètres entre l'accès et le sommet de la pente. L'installation de l'accès au sommet peut également être envisagée.

Pour chaque projet de création, il est important de contacter les services concernés afin d'anticiper les potentielles contraintes.

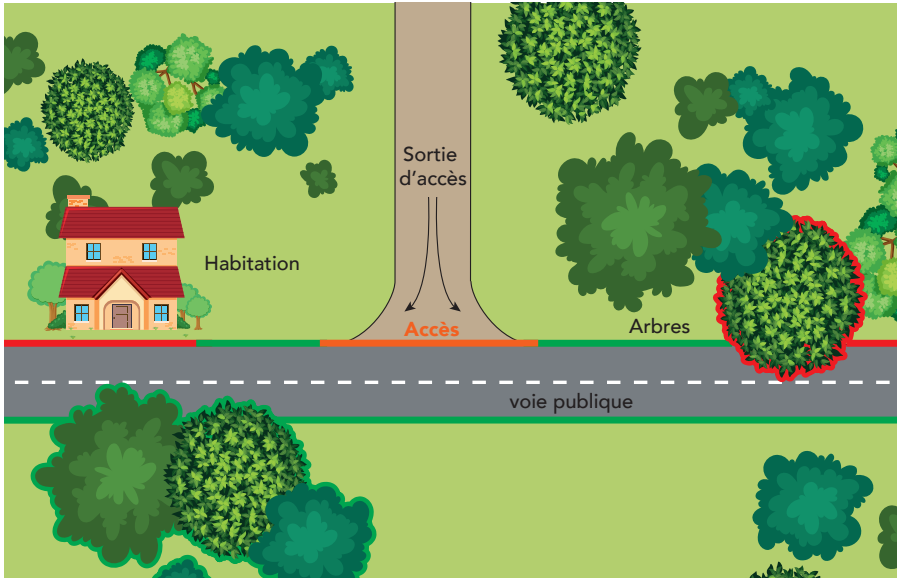


Emplacement stratégique d'un accès

Visibilité et obstacles depuis la sortie d'un accès

D'autres installations comme des monuments ou des habitations peuvent entraver la visibilité. Dans ce cas, la création de l'accès à plus de 100 mètres de ces constructions sera privilégiée.

La végétation trop développée peut également réduire la visibilité. Il convient alors de couper la végétation gênante lors de la création de l'accès. Il faudra également entretenir les abords de l'accès après sa création. Si l'abattage d'un arbre est nécessaire, renseignez-vous sur le statut de la voirie qui vous permettra de connaitre le gestionnaire à contacter.



Signalisation

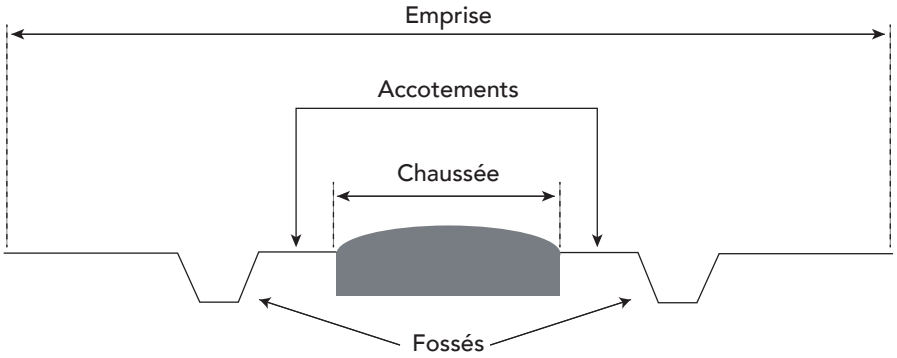
L'ajout de panneaux de signalisation permettra aussi d'augmenter la vigilance des usagers. Ceux-ci pourront être provisoires ou permanents. Dans tous les cas, la pose de ces panneaux se fera bien en entendu en accord avec les règlementations et obligations en matière de signalisation.

© Louis-Michel DUHEN - CNPF

© Joël PERRIN - CNPF

Fiche 5 : CONCEPTION ET MATÉRIAUX D'UN ACCÈS SÉCURISÉ

Pour qu'un accès sécurisé soit pérenne, la qualité de la conception et des matériaux utilisés sont indispensables. Lors de la création d'un accès, quelques étapes-clés à suivre peuvent être dégagées. S'il s'agit davantage d'un projet d'amélioration, il faudra également veiller à tendre vers ces grands principes.



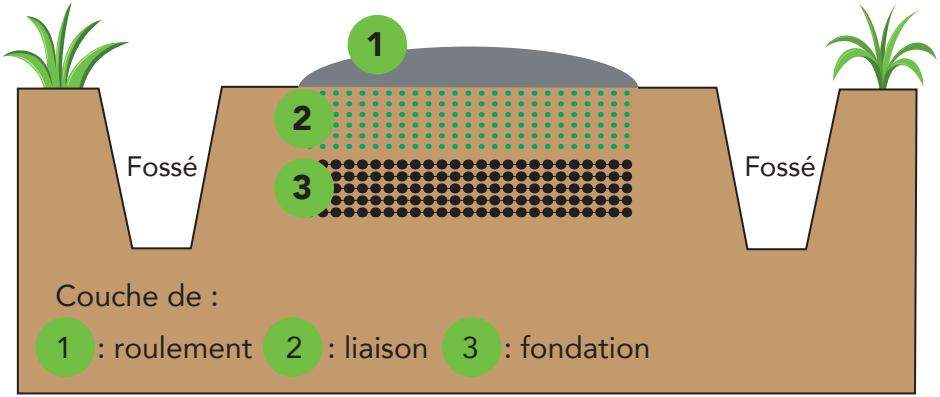
Le défrichement de l'emprise de l'accès sécurisé sera la première étape. Une emprise de 15 mètres est recommandée pour accueillir les éléments indispensables au maintien en bon état de l'accès sécurisé. Cette largeur d'emprise est divisée en 6 mètres de chaussée, et en 1,5 mètre d'accotement et 2 mètres de fossé de part et d'autre de la chaussée. Le reste de l'emprise est défrichée afin d'ensoleiller la route et d'éviter une humidité excessive qui pourrait être préjudiciable.

Il faut ensuite mettre en place la plate-forme de l'accès. Pour ce faire, un décapage est réalisé. Il permettra d'enlever la matière organique qui pourrait déstabiliser la chaussée. Les fossés doivent être creusés après le décapage.

La dernière étape est la mise en place des matériaux qui constitueront la chaussée. Il en existe deux types : la chaussée monocouche et la chaussée multicouche.

Une chaussée monocouche est composée d'une couche de matériaux ayant un diamètre de 0 à 60 millimètres.

Une chaussée multicouche est constituée d'une succession de couches de granulométrie variable. Les matériaux utilisés en couche de fondation sont généralement de diamètre plus élevé car ils présentent un meilleur drainage, une meilleure stabilité et sont moins chères. Les matériaux de la couche de roulement seront plus fins pour des questions de confort pour les utilisateurs.



Profil général d'un accès et ses abords

En aucun cas, vous ne devez utiliser les matériaux issus de béton de démolition brut. Ceux-ci sont concassés de façon grossière et présentent de nombreux morceaux métalliques. Ils accentuent les risques de détérioration de l'équipement. Les matériaux de démolition recyclés sont à privilégier.

En Belgique, les matériaux recyclés doivent avoir transité par un centre de tri avant d'être réutilisés.

Toutefois, de nombreux facteurs peuvent influencer la construction des accès sécurisés comme par exemple la portance du sol, la disponibilité en matériaux et leurs coûts, etc. Il est donc indispensable de se référer à des guides techniques complets et de confier la réalisation à des professionnels.

Enfin, afin de limiter les dégradations au niveau de la jointure entre la route publique et l'accès créé, il est conseillé de réaliser un enrobage comme raccord au niveau de la jonction entre les deux.

En France[1] , un guide technique complet présente les itinéraires à suivre pour concevoir des équipements durables et résistants.

1 - 2014. Guide technique. Plaine et collines. Travaux routiers forestiers. Office National des Forêts. 146p.