

Instructions techniques pour la construction, l'entretien et la remise en état de la desserte forestière	01.01.2026
Base juridique - Situation - Exigences - Mise en œuvre	
Mise en œuvre : 01.01.2026	
<i>Distribution :</i> ☒ <i>Disponible sur le site Internet du SFNP</i>	

1. Introduction

1.1 Observations générales

Tous les ouvrages de desserte forestière (routes forestières et places de dépôt de bois) sont soumis à l'usure et au vieillissement après leur construction. L'entretien et la remise en état de ces ouvrages revêtent une grande importance. Cela permet de préserver ces installations à long terme, de prolonger leur durée de vie et de garantir leur utilisabilité / sécurité routière.

Le présent document a pour but de présenter différentes mesures, possibilités et procédures concernant la manière dont l'entretien et la remise en état doivent être effectués à l'avenir.

Il sert avant tout d'aide aux bureaux d'ingénieurs chargés des projets et aux communes pour le recensement des dégâts et indique les mesures à mettre en œuvre pour l'entretien et la remise en état de leurs dessertes forestières.

1.2 Analyse globale de la desserte forestière

Dans le cadre des analyses forestières globales des triages forestiers valaisans, les bureaux d'ingénieurs mandatés ont analysé les dessertes existantes, le débardage des bois, y compris la méthode, les lacunes et les besoins. Ils ont ensuite planifié et classé par ordre de priorité les mesures d'optimisation et de remise en état. Il a également été défini pour chaque route forestière quel service cantonal (SCA, SFNP, SDM, tiers) serait à l'avenir responsable en premier lieu des remises en état et autres mesures. De plus, l'utilisation des routes forestières doit être réglementée par les communes et la signalisation mise en place et homologuée (règlement sur les routes forestières).

Les analyses ont permis de concrétiser la manière dont les infrastructures forestières des triages forestiers doivent être maintenues à long terme dans un état adéquat et de définir et prioriser les mesures nécessaires à court et moyen terme (jusqu'à 10 ans). Le but étant de continuer à garantir une gestion rationnelle des forêts de protection valaisannes.

1.3 Conditions-cadres pour le subventionnement des dessertes forestières

Les subventions de la part du SFNP ne sont possibles que si les conditions énumérées ci-dessous sont remplies au moment de la soumission du projet :

- La route forestière fait partie de l'infrastructure forestière et a été attribuée au SFNP dans le cadre de l'analyse forestière globale (lien Internet SFNP, desserte forestière du canton du Valais).
- L'entretien courant et périodique (EC resp. EP) a été effectué par l'autorité responsable de l'entretien, preuve à l'appui. L'entretien des routes forestières qui ne sont pas utilisées exclusivement à des fins forestières incombe aux communes concernées. Les propriétaires

fonciers ou les tiers qui utilisent une route forestière participent proportionnellement à son entretien (art. 38 LcFo).

- La documentation justificative concernant l'EC et l'EP doit être mise à disposition sur demande du SFNP (cf. liste de contrôle en annexe).
- La périodicité pour le subventionnement d'une remise en état est respectée. Le dernier projet de route forestière subventionné a été achevé il y a 10 ans au minimum (routes en gravier) ou au moins 20 ans (routes revêtues). Des exceptions peuvent être accordées par le SFNP.
- Les matériaux de construction à utiliser sont conformes aux prescriptions légales, notamment aux dispositions relatives à l'utilisation de matériaux de construction recyclés.
- La signalisation d'une interdiction de circuler homologuée existe pour les véhicules à moteur non autorisés selon l'art. 15 LFo ou est prévue dans le projet. Les restrictions de circulation signalées sont correctement appliquées.
- Un règlement d'utilisation existe ou est en cours d'élaboration (selon le modèle de règlement - lien Internet). Les projets dans les communes qui disposent déjà d'un règlement de route forestière homologué sont traités en priorité.
- Les travaux ne seront réalisés qu'après l'approbation du projet et la garantie de contribution par le SFNP.
- Les coûts donnant droit à une subvention s'élèvent en règle générale à au moins 30 000 CHF par projet.
- Dans tous les cas, les moyens financiers disponibles de la part de la Confédération et du canton restent réservés.

2. Notions

2.1 Structure fonctionnelle

Les dessertes forestières sont classées comme suit dans le canton en fonction de leur fonction :

Structure / classification
– Routes à camions – Piste à tracteur / Route carrossable pour véhicule spécialisé – Piste à jeep (sans possibilité de transport de bois) – Places centrales de stockage du bois

Source : Système d'information forestière WIS-Valais

2.1 Principe de dimensionnement

En principe, le dimensionnement de la structure de la route doit être effectué selon les normes VSS 40 324, 40 320 et 70 140b (voir chapitre 3.2) ou selon la méthodologie selon AASHTO-Hirt (voir chapitre 3.3 [7]). Il faut également tenir compte des valeurs géométriques indicatives des chemins et routes forestières, OFEFP 1999 [13].

Pour ce faire, les paramètres suivants doivent être déterminés pour tous les types de superstructure routière présents dans le périmètre du projet (déroulement) :

Dimensionnement selon les normes VSS:

- Calcul de la charge de trafic équivalente journalière
- Détermination de la capacité portante du support
- Détermination de la classe de charge de trafic
- Détermination de la valeur structurelle requise
- Calcul de la valeur de la structure existante pour une superstructure flexible et semi-rigide
- Calcul de la valeur structurelle pour la superstructure flexible et semi-rigide
- Vérification de la sécurité structurale concernant la structure de la route et le dimensionnement par rapport au gel

Dimensionnement selon AASHTO-Hirt:

- Détermination de la capacité portante du sol
- Détermination du trafic W Charges normalisées à 82 kN
- Détermination du facteur de structure
- Détermination du facteur régional
- Détermination du facteur de structure pondéré

3. Principes de base

3.1 Bases légales

- Loi fédérale sur les forêts (LFo) du 4 octobre 1991 (état au 1er janvier 2017)
- Ordonnance sur les forêts (OFo) du 30 novembre 1992 (état au 1er janvier 2020)
- Loi sur les forêts et les dangers naturels (LcFo) du 14.09.2011 (état au 01.01.2023)
- Ordonnance sur les forêts et les dangers naturels du 30.01.2013 (état au 01.05.2018)

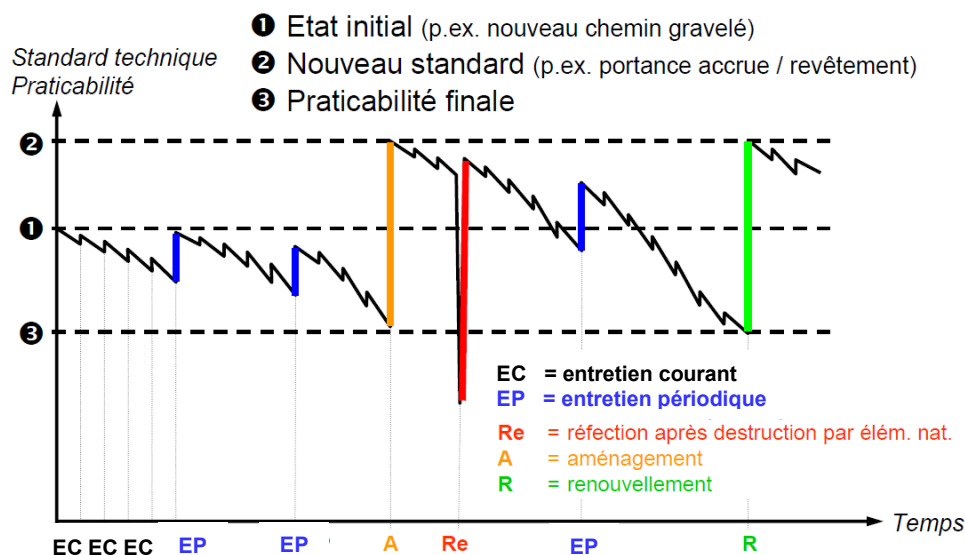
3.1 Normes VSS

- VSS: Norme VSS 40 324, Dimensionnement de la structure de la route, infrastructure et superstructure, 2019.
- VSS: Norme VSS 40 320, Dimensionnement de la structure de la route, Charge de trafic équivalente, 2019.
- VSS: Norme VSS 70 140b, Gel, 2019.

3.2 Littérature

- Dimensionnement et renforcement de routes à faible trafic et à superstructure flexible (E. Burlet, Diss. EPF n° 6711, 1980 / Résumé : <http://e-collection.library.ethz.ch/eserv/eth:21875/eth-21875-01.pdf>)
- Routes forestières et rurales (planification - projet - construction, Viktor Kuonen, 1983)
- Propre maison d'édition, Lindenweg 9, Pfaffhausen. Impression : Buchdruck Offset Mengis, 3930 Viège)
- Entretien des routes forestières et des chemins ruraux (Groupe spécialisé SIA des ingénieurs du génie rural et des géomètres Programme Sanasilva 6-7, juin 1991)
- Installations de desserte II ; routes et chemins pour machines : dimensionnement, entretien et renouvellement (documents pour le cours du Dr Hirt EPFZ, 2001)
- Superstructures végétalisées / OFROU sept. 2003 / Bürkel Baumann Schuler (BBS), Ingenieure + Planer AG, Winterthur, Peter Bürkel, ing. dipl. EPF/ISA Martin Stauber, ing. dipl. EPF/ISA, mandat de recherche Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS 2000/414), OFROU, septembre 2003
- OFEV : Directive pour la valorisation des déchets de construction minéraux, asphalte de revêtement, démolition de routes, démolition de béton, démolition mixte, Berne, 2006.
- Recommandation "Valeurs indicatives géométriques des chemins et des routes forestières", OFEFP 1999
- Les routes forestières et rurales : Asphalte ou gravier ? Cahier de l'environnement n° 247, OFEFP 1995
- Modèle de devis SFNP (cf. lien Internet, gestion forestière)
- Fiches d'information SAFS

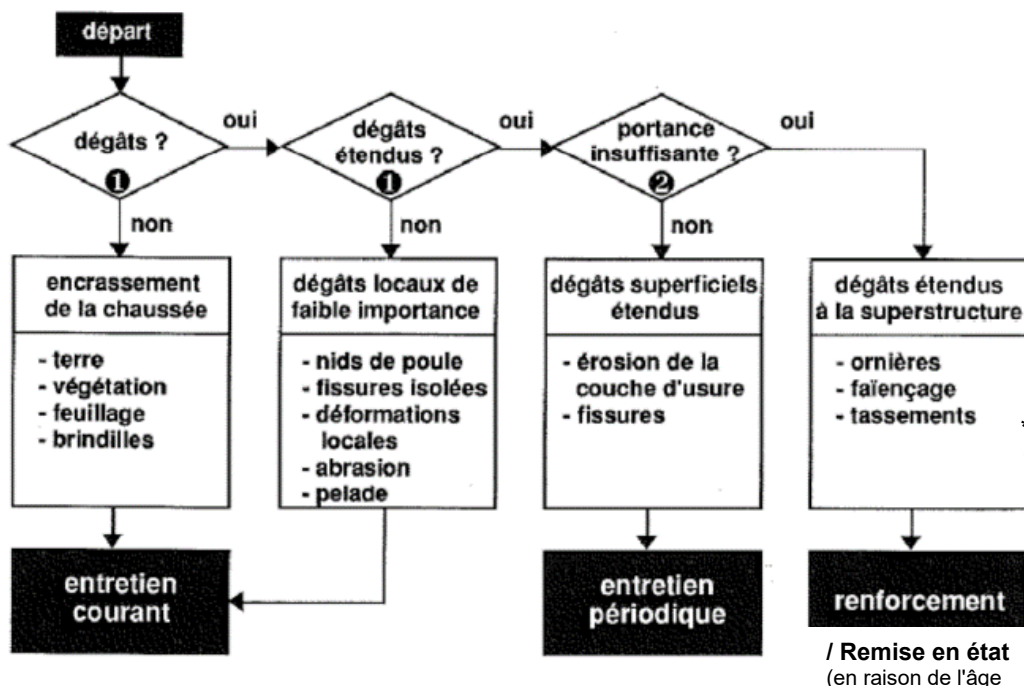
4. Cycle de vie des routes forestières



Source : Circulaire 6/2003 (Réglementation détaillée pour la remise en état périodique / REP), adaptations SFNP 02/2021

5. Procédure d'analyse des routes forestières

Dans le cadre de l'analyse des routes forestières, les étapes suivantes sont réalisées :



① estimation visuelle (concernant chapitre 5.1, 5.2 et 5.3)

② mesures complémentaires: déflexions, valeurs- M_E (Exécution en cas de portance insuffisante)

Source : [6] p. 63, adapté ; (* les fissures du réseau ne concernent que les routes à revêtement - RR)

5.1 Évaluation de l'état actuel/priorité

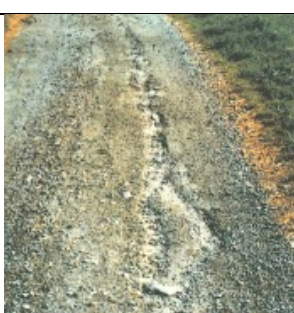
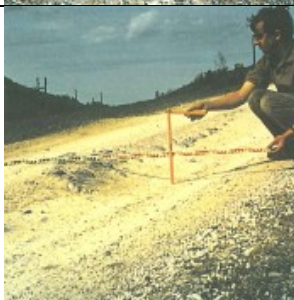
Lors de la première étape, la situation actuelle est évaluée comme suit :

L'état actuel est établi selon la classification suivante et selon le relevé des dommages énumérés (points 5.2 - RG et 5.3 - RR) sous forme de tableau avec une évaluation globale par tronçon de route. En cas de portance insuffisante, une inspection visuelle peut ne pas suffire pour évaluer une route, c'est-à-dire que des mesures doivent être effectuées sur le corps de la route (**valeur M_E , mesure de déflexion, calcul de la valeur structurelle existante au moyen d'un sondage**).

Classe d'état - Etat réel		Description
1	Bon	- Aucun dommage ou dommages mineurs - Seulement fines fissures de surface - Dommages superficiels mineurs - aucun signe d'érosion sur la couche de roulement non adhérente
2	Acceptable	- Dommages insignifiants - Dommages superficiels sans éclatement de la structure - Inégalités de surface - Erosion locale de la couche de roulement non adhérente
3	Mauvais	- Dommages importants à la superstructure - Arrachements dans la couche de roulement - Défauts ou drainage insuffisant de la surface - Erosion de la couche de roulement non adhérente ou ornières
4	Très mauvais	- Dommages importants - Tassements importants - Affouillement de la couche de fondation - Couche de fondation mise à nu - Excavations importantes avec destruction de la structure - Erosion de la couche de roulement non adhérente, y compris la fondation

		- Absence d'éléments de drainage - Drainage de surface insuffisant
--	--	---

5.2 Tableau des dommages - Routes en gravier (RG)

Images	Description des dommages	Causes possibles	Catégorie de mesures
	Nids de poule (<i>local</i>)* Trous ronds avec des bords tranchants, causés par l'enlèvement de matériel	- Inclinaison longitudinale trop faible de la FS - Forme inadaptée de la surface de la chaussée - Drainage insuffisant	- EC (entretien courant)
	Usure de la couche d'usure (<i>localisée/étendue</i>)*. Perte progressive de matériel de la couche d'usure ; stade final : couche portante complètement dénudée	- Grand trafic - Pente longitudinale importante de la route - Matériau de la couche d'usure inadapté	- EP (entretien périodique)
	Erosion de la couche d'usure (<i>localisée / étendue</i>)*. Présence de rigoles causées par l'effet d'érosion de l'eau	- Pente longitudinale de la route trop importante - Forme inadaptée de la surface de la chaussée - Matériau de la couche d'usure inadapté - Drainage insuffisant ou entretien insuffisant	- EP
	Compressions (<i>structurelles</i>)* Déformation prononcée de la structure de la route dans les ornières, causée par une charge excessive.	- Superstructure sous-dimensionnée - Route en fin de vie	- EP - A (Aménagement)
	Erosion (<i>étendue</i>)* Forte érosion sur toute la largeur de la route	- Le fossé latéral a une capacité insuffisante - Pente longitudinale importante de la route - Drainage insuffisant	- A - Re (réfection après des dégâts naturels)

	Tassement (<i>structure</i>) [*] Modification de la hauteur de la route par consolidation (densification) de la structure de la route	- Compactage insuffisant de l'application dans le cas de profils mixtes et de remblais - Mauvaise stabilité du pied des talus d'application ou de l'accotement	- A
---	---	---	-----

5.3 Tableau des dommages - Routes à revêtement (RR)

Images	Description des dommages	Causes possibles	Catégorie de mesures
	Faïençage (<i>localisées / étendues</i>) [*] . Fissures de réseau surfaciques Arrachement de parties du revêtement Formation de nids de poule	- Revêtement trop fin - L'eau s'infiltre dans la superstructure - Forme inadaptée de la surface de la chaussée - Route en fin de vie	- EP - Re
	Glissement du talus (<i>structure</i>) [*] . Tassement de la superstructure du chemin suite à l'éboulement du talus	- Augmentation du tassement - Pénétration d'eau par la fissure dans la superstructure et le sous-sol - Mauvaise stabilité du pied des talus d'application ou de l'accotement	- A
	Nids de poule (<i>local</i>) [*] Trous ronds avec des bords tranchants, causés par l'enlèvement de matériel	- Enrobé défectueux ; manque de liant, manque de parties fines - Vieillesse du revêtement - Stade final du faïençage ou de la compression locale	- EP
	Désagrégation, usure (<i>localisé / étendu</i>) [*] . Détachement du liant bitumineux des granulés minéraux	- Enrobé défectueux ; manque de liant, excès de matériau fin - Installation en cas de conditions météorologiques défavorables - Usure due au trafic	- A
	Fissures longitudinales sur le bord de la route/l'ornièrre (<i>structurelles</i>) [*] . Fissures parallèles à l'axe de la route, causées par de lourdes charges de roues	- Mauvais soutènement latéral de la superstructure en raison d'une banquette défectueuse - Action du gel (gonflement irrégulier dû au gel) - Fissures causées par un profil mixte	- A

		- Largeur de la chaussée insuffisante, de sorte que les véhicules roulent trop près du bord de la route	
	Compression, tassement (<i>structure!</i>)*. Déformation prononcée de la structure de la route dans les voies de circulation, causée par une charge excessive, modification de la hauteur de la route par consolidation (densification ultérieure) de la structure de la route.	- Superstructure sous-dimensionnée - Route en fin de vie - Perte de capacité portante causée par des infiltrations d'eau (drainage insuffisant ou défectueux) - Compactage insuffisant de l'application pour les profilés mixtes et les digues - Mauvaise stabilité du pied des talus d'application	- EP - A

Sources : [6, p. 95 et suivantes] et [4], * Normes VSS (3.1)

6. Description des catégories de mesures

6.1 Entretien courant

- **Entretien des installations d'évacuation des eaux** : tirer les rigoles d'écoulement ; enlever les obstacles des fossés ; nettoyer les rigoles transversales ; nettoyer les entrées et les sorties des diffuseurs ; nettoyer les puits, les diffuseurs et les conduites d'infiltration.
- **Entretien de talus et d'accotements** : Réparation des dommages causés par le bûcheronnage ; élagage des arbustes (lumière) ; fauchage ou broyage des banquettes.
- **Entretien de la chaussée (routes en gravier et revêtues)** : Soufflage des feuilles ; nettoyage de la chaussée ; réparation des nids de poule et des renvois d'eau.

6.2 Entretien périodique

- **Routes en gravier** : Rétablissement du profil initial de la chaussée (reprofilage), complément et compactage avec une couche de roulement solide de 7 cm (couche d'usure).
- **Routes à revêtement** : déblayage ponctuel et regarnissage ; pré-remplissage et rabotage locaux ; remplacement de la couche de roulement et renouvellement ; fermeture des pores par traitement de surface (doublé avec gravillons pré-enrobés), microrevêtement à froid ou revêtement de surface, y compris nettoyage de la chaussée.
- **Conduites de drainage** : Rinçage des conduites de drainage et des renvois d'eau avec un appareil à haute pression ; rénovation (reprofilage) des fossés latéraux et des fossés d'écoulement.

6.3 Remise en état et aménagement

- **Routes en gravier** : Rétablissement du profil de la chaussée d'origine (reprofilage) avec arrachage sur 20-30 cm, enlèvement/fraisage de l'accotement, le cas échéant ajout de matériau de coffrage ; réalisation d'une nouvelle couche de roulement (couche d'usure) de 7 cm ferme.
- **Routes à revêtement** : stabilisation de la couche de fondation, pose d'un nouveau revêtement, arrachage/démolition du revêtement (et de la couche de fondation) avec compactage et pose d'un nouveau revêtement, remplacement de la couche de fondation, pose d'une armature de fondation, renforcement de l'asphalte, etc. (prise en compte des variantes I à III).
- **Variante I** : les routes forestières dont la couche de roulement est constituée de "granulés d'asphalte" sont désormais assainies avec une couche de roulement liée à la chaux hydratée. Les coûts supplémentaires liés à l'élimination (notamment le transport et les frais d'élimination à la décharge) des granulats d'asphalte sont pris en charge par le canton, pour autant que la pose ait eu lieu avant 2021 (max. 90% des coûts reconnus).
- **Variante II** : les routes forestières dont la couche de roulement est constituée de "granulés d'asphalte" et dont la pente est supérieure à 12% (ou forte fréquentation, entre autres par des véhicules privés, tronçons humides, passages de ruisseaux, évaluation et pondération au cas par cas) peuvent être ré-asphaltées. D'autres matériaux de construction tels que les bandes de roulement en béton sont également envisagés (pesée des intérêts de la nature et du paysage ; autorisation de construire requise).
- **Variante III** : deux options sont envisagées pour la remise en état des routes forestières avec la couche de roulement "asphalte" :
 - Option I : Reprofilage avec ACT 16N (épaisseur min. 4 cm).
 - Option II : briser la superstructure existante, fraiser et malaxer (profondeur de fraisage jusqu'à 35 cm), réaliser le nivellement brut, le coffrage ultérieur - là où cela est nécessaire, puis le nivellement fin avec la pose d'ACT 16N, épaisseur 7 cm.
- **Remarque** : ces variantes de remise en état fonctionnent si la portance du sous-sol est suffisante. Si la portance du sous-sol est mauvaise, il faut éventuellement le stabiliser d'abord (avec de la

chaux ou du ciment SN 640 503a / SN 640 509a) ou avec la mise en place de blocs dans le sous-sol dans la zone de roulement.

- **Routes à bande de roulement** : Réalisation de routes à bande de roulement (routes en béton ou en asphalte).
- **Drainage des routes** : caniveaux transversaux en bois ou en acier ; assainissement des fronts d'écoulement, création des caniveaux transversaux manquants et de conduites de drainage.
 - **Variante en acier (caniveaux transversaux)** : Routes pour poids lourds avec triples rails CFF et routes pour jeeps avec doubles rails CFF.
- **Les talus** : Remise en état de talus au moyen d'ouvrages d'art (blocs, caisson de bois recouvert, gabions, grille de pente recouverte) ou de mesures de génie biologique.
- **Ouvrages d'art** (ponts, murs, blocs, passages souterrain, etc.) : Assainissement d'éléments en béton, p. ex. recouvrement et isolation d'armatures mises à nu ; renouvellement de l'étanchéité des éléments de pont en béton ; renouvellement du revêtement en bois des ponts en bois ; assainissement des joints des murs en pierres et en blocs ; pour les murs en pierres sèches, sécurisation complète des fondations, "piquage", assainissement/reconstruction de parties de murs instables ou effondrées ; assainissement des couronnements de murs avec un nouveau revêtement en mortier ou déjointoiement des pierres posées ; remplacement des garde-corps (p. ex. bois équarris).

7. Description des catégories de mesures

Catégorie de mesures *	Contenu	Subventions	Durée	Responsabilité (maîtrise d'ouvrage)	Financement
Entretien courant (EC) pour garantir la sécurité	Selon le chapitre 7 Catalogue de mesures	Non	Courant (annuel)	Commune ; en cas d'interdiction du trafic tiers, sans exceptions : Propriétaire de forêt (bourgeoisie)	Idem Responsabilité
Entretien périodique (EP) (= amélioration de la praticabilité, conservation de la substance)	Idem chapitre 7	Non	Route en gravier (RG) : environ tous les 5 ans Route revêtue (RR) : environ tous les 10 ans	idem	Idem Responsabilité
Remise en état après un dommage naturel (Re)	Idem chapitre 7	Contributions en pourcentage des frais de construction reconnus	Par événement	Idem	Confédération, canton et commune
Remise en état, (démontage) (A)	Idem chapitre 7	Contributions en pourcentage des frais de construction reconnus	RG : > 10 ans possible RR : > 20 ans	Idem	Confédération, canton et commune

Source : Chemins agricoles - Principes pour le subventionnement (OFAG nov. 07), adapté. *La catégorie de mesures (PU, WH et IS) doit être discutée ou coordonnée au préalable avec le SFNP.

8. Annexe

8.1 Table des matières de l'étude préliminaire

L'étude préliminaire doit présenter les différentes variantes pour l'entretien, la remise en état et l'aménagement des routes forestières. Ces variantes doivent également être comparées du point de vue des coûts et des avantages. Les effets des différentes variantes sur les domaines concernés tels que les dangers naturels, la nature et le paysage, l'aménagement des cours d'eau, l'économie alpestre, la chasse et le gibier, etc. doivent également être mis en évidence.

Rapport technique

- Justification du projet
- Délimitation et description du périmètre
- Présentation et description des objectifs du projet
- Déduction des besoins et quantification des besoins de transport
- Analyse et évaluation des variantes en termes d'efficacité des objectifs, de rentabilité et d'impact et de risques en cas de réalisation ou de non-réalisation
- Estimation des coûts des différentes variantes
- Analyse coûts-bénéfices des différentes variantes
- Proposition d'une variante favorite. Justification et description de la variante choisie d'un point de vue économique, écologique et technique
- Mise en évidence d'éventuels conflits d'intérêts
- Évaluation des effets du projet sur les valeurs naturelles et paysagères
- Indications sur les mesures concrètes visant à empêcher le changement d'affectation et indication de la réglementation relative à l'interdiction de la circulation des véhicules à moteur (art. 15 LFo)
- Informations sur le maître d'ouvrage, l'usufruitier, les co-intéressés

Cartes

- Périmètre du projet et indication des mesures
- Carte des conflits potentiels (zones de protection des sources, chemins de randonnée homologués, zones de protection de la nature et du paysage, districts francs, PPS, etc.) Les mesures prévues (y compris les indications sur les lieux d'installation et les éventuelles mesures de compensation ou de remplacement) doivent être indiquées sur la même carte.

Plans

- Variantes de profils normaux
- Carte des forêts de protection

Annexes

- Documentation photographique

8.2 Table des matières de l'avant-projet simplifié

Pour les projets qui ne nécessitent pas d'approbation des plans ou de permis de construire, un avant-projet simplifié peut être élaboré en concertation avec le SFNP (centrale).

1 Introduction et objectifs du projet

2 Périmètre

3 Bénéficiaires

4 Situation actuelle

5 mesures

6 Coûts

7 Impact sur l'environnement

- 7.1 Aménagement du territoire
- 7.2 Protection du paysage
- 7.3 Protection de la nature, de la flore et de la faune
- 7.4 Protection des eaux/des nappes phréatiques
- 7.5 Conservation des forêts
- 7.6 Air / bruit
- 7.7 Protection des sols
- 7.8 Déchets, déchets spéciaux, substances
- 7.9 Réseau de chemins de randonnée pédestre

8 Conditions de propriété

9 Réglementation du trafic

10 Organisation du projet / maître d'ouvrage

Annexe

- 1. plan d'ensemble au 1:25'000
- 2. plans de mesures au 1:500 ou 1:1'000 et 1:5'000
- 3. carte des forêts de protection au 1:20'000
- 4. profils normaux 1:50
- 5. profils transversaux au 1:200
- 6. estimations détaillées des coûts par route

8.3 Table des matières Projet de construction (avant-projet)

Pour l'avant-projet, l'étude préliminaire (I) doit être approfondie. Les mesures doivent être définies concrètement pour la variante choisie et les coûts doivent être déterminés. Si un aménagement de la/des route(s) forestière(s) est envisagé, il est prévu d'utiliser également l'avant-projet pour la mise à l'enquête nécessaire.

Rapport technique

- Justification de la délimitation du périmètre de l'avant-projet
- Présentation et description des objectifs du projet
- Déduction des besoins et quantification des besoins de transport
- Justification et description du concept de mesures d'un point de vue économique, écologique et technique
- Devis détaillé
- Mise en évidence d'éventuels conflits d'intérêts
- Évaluation des effets du projet sur les valeurs naturelles et paysagères
- Informations sur le maître d'ouvrage, les bénéficiaires, les co-intéressés
- Propriété, y compris informations sur les lieux d'installation
- Indications sur les mesures concrètes visant à empêcher le changement d'affectation et indication de la réglementation relative à l'interdiction de la circulation des véhicules à moteur (art. 15 LFo)
- Devis détaillé avec unité / quantité / prix unitaire / montant

Cartes

- Périmètre du projet et indication des mesures
- Carte des conflits potentiels (zones de protection des sources, chemins de randonnée homologués, zones de protection de la nature et du paysage, districts francs, PPS, etc.) Les mesures prévues (y compris les indications sur les lieux d'installation et les éventuelles mesures de compensation ou de remplacement) doivent être indiquées sur la même carte.

Plans

- Plans de situation / plans d'exécution-
- Profils transversaux et profils normaux
- Carte des forêts de protection
- Plan d'acquisition des terrains, y compris liste des propriétaires concernés

Annexes

- Devis détaillé avec unité / quantité / prix unitaire / montant
- Documentation photographique

8.4 Liste de contrôle "Contrôle et mesures d'entretien"

Formulaire d'inspection des routes forestières (route en gravier)

Base: Directive - desserte forestière, service des forêts, de la nature et du paysage (SFNP), canton du Valais, 2023.

Données relatives à l'inspection

Commune:
Route forestière:
Triage:
Date:
Contrôleur/euse:

Abréviations

Entretien courant	EC
Entretien périodique	EP
Remise en état (aménagement)	A
Réfection après dégâts naturels	RE

Périodicité

annuel
tous les 5 ans
> 10 ans
selon besoin

Inventaire des dommages sur route en gravier (RG)

Pos.	Domage	X	Description du dommage	Description des mesures	EC	EP	A	RE	Photo n°.
1	Nids de poule				X				
	Usure de la couche d'usure					X			
	Erosion de la couche d'usure					X			
	Ornières					X	X		
	Erosion de l'ensemble de la route						X	X	
	Tassement (<i>structurel</i>)						X		
	Entretien système d'évacuation des eaux				X				

Pos.	Domage	X	Description du dommage	Description des mesures	EC	EP	A	RE	Photo n°.
2	Nids de poule				X				
	Usure de la couche d'usure					X			
	Erosion de la couche d'usure					X			
	Ornières					X	X		
	Erosion de l'ensemble de la route						X	X	
	Tassement (<i>structurel</i>)						X		
	Entretien système d'évacuation des eaux				X				

Formulaire d'inspection des routes forestières (route avec revêtement)

Base: Directive - desserte forestière, service des forêts, de la nature et du paysage (SFNP), canton du Valais, 2023.

Données relatives à l'inspection

Commune:
Route forestière:
Triage:
Date:
Contrôleur/euse:

Abréviations

Entretien courant	EC
Entretien périodique	EP
Remise en état (aménagement)	A
Réfection après dégâts naturels	RE

Périodicité

annuel
tous les 5 ans
> 10 ans
selon événement

Inventaire des dommages sur route à revêtement (RR)

Pos.	Domage	X	Description du dommage	Description des mesures	EC	EP	A	RE	Photo n°.
1	Faïençage / Nids de poule					X	X		
	Glissement du talus						X		
	Nids de poule					X			
	Désagrégation, usure						X		
	Fissures longitudinales						X		
	Compression, tassement					X	X		
	Entretien système d'évacuation des eaux				X				

Pos.	Domage	X	Description du dommage	Description des mesures	EC	EP	A	RE	Photo n°.
2	Faïençage / Nids de poule					X	X		
	Glissement du talus						X		
	Nids de poule					X			
	Désagrégation, usure						X		
	Fissures longitudinales						X		
	Compression, tassement					X	X		
	Entretien système d'évacuation des eaux				X				