



HAL
open science

L'organisation de la voirie locale en milieu rural : exemple dans le département du Puy-de-Dôme

Hélène Blasquiet-Revol, Laurence Amblard, Olivier Aznar, Christophe Depres,
Carsten Mann

► To cite this version:

Hélène Blasquiet-Revol, Laurence Amblard, Olivier Aznar, Christophe Depres, Carsten Mann. L'organisation de la voirie locale en milieu rural : exemple dans le département du Puy-de-Dôme. 46ème conférence de l'ASRDLF(Association de Science Régionale de Langue Française), Entre projets locaux de développement et globalisation de l'économie : quels équilibres pour les espaces régionaux ?, Jul 2009, Clermont-Ferrand, France. 18 p. hal-00473185

HAL Id: hal-00473185

<https://hal.science/hal-00473185v1>

Submitted on 14 Apr 2010

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Association de Science Régionale De Langue Française



Entre projets locaux de développement et globalisation de l'économie :
quels équilibres pour les espaces régionaux ?

L'ORGANISATION DE L'ENTRETIEN DE LA VOIRIE LOCALE EN MILIEU RURAL EXEMPLE DANS LE DEPARTEMENT DU PUY DE DOME

REVOL Hélène, Enita Clermont - UMR Métafort,
Clermont-Ferrand, revol@enitac.fr

AMBLARD Laurence, Cemagref - UMR Métafort,
Clermont-Ferrand, laurence.amblard@cemagref.fr

AZNAR Olivier, Cemagref - UMR Métafort, Clermont-
Ferrand, olivier.aznar@cemagref.fr

DEPRES Christophe, Enita Clermont - UMR
Métafort, Clermont-Ferrand ; depres@enitac.fr

MANN Carsten, UMR Métafort - Cemagref,
Clermont-Ferrand, carsten.mann@cemagref.fr

Résumé :

Les espaces ruraux sont actuellement en pleine mutation (Perrier-Cornet, 2002). L'arrivée de nouveaux résidents dans les campagnes et le regain d'intérêt de la population pour celles-ci (CREDOC, 2001) entraînent le développement de ses usages récréatifs. Dans ce contexte, la voirie locale et son entretien nous semble révélatrice des enjeux actuels autour des usages de l'espace rural. Notre communication aborde la question suivante : comment cette voirie locale, qui cristallise les nouvelles attentes de loisirs de la population et les nouvelles compétences des collectivités, est-elle entretenue ? Le cadre conceptuel choisi pour cette étude est le triangle des services de Gadrey (1996) qui permet de modéliser le jeu des acteurs intervenant dans l'entretien de la voirie locale mais aussi d'analyser les différentes formes d'organisation du service d'entretien. Méthodologiquement, l'analyse repose sur des entretiens semi-directifs auprès des structures impliquées dans l'entretien de la voirie locale dans trois communes du Puy de Dôme. Les résultats de notre recherche montrent que de nombreux organismes publics ou privés contribuent à l'entretien de la voirie locale. L'acteur majeur reste toutefois la commune. Le choix de la forme d'organisation du service d'entretien semble déterminé, en partie, par les compétences du personnel des services techniques de la commune. L'étude du service d'entretien de la voirie locale révèle enfin un enchevêtrement de compétences et d'actions entre les différents acteurs impliqués. Cet enchevêtrement induit à une qualité d'entretien inégale de la voirie locale sur les territoires ruraux qui « dilue » l'effort au niveau local.

Mots clés : milieu rural ; voirie ; collectivités territoriales ; formes d'organisation.

L'ORGANISATION DE L'ENTRETIEN DE LA VOIRIE LOCALE EN MILIEU RURAL EXEMPLE DANS LE DEPARTEMENT DU PUY DE DOME

Introduction : la voirie locale, quels enjeux et questionnements ?

Les espaces ruraux sont actuellement en pleine mutation (PERRIER-CORNET, 2002). L'arrivée de nouveaux résidents dans les campagnes et le regain d'intérêt de la population pour celles-ci (CREDOC, 2001) entraînent le développement de ses usages récréatifs. Ceci s'illustre par le développement des activités de pleine nature¹ et notamment de la randonnée sous toutes ses formes (ETCHEVARRIA, 2004) au sein du milieu rural. Le milieu rural est ici appréhendé au sens du zonage ZAUER (Zonage en Aires Urbaines et en aires d'Emploi de l'espace Rural) élaboré par l'INSEE en 1997. Le ZAUER définit un espace à dominante urbaine et un espace à dominante rurale. L'espace à dominante rurale correspond à ce que nous nommons le milieu rural. Il se définit comme « *l'ensemble des communes qui ne se situent pas dans l'espace à dominante urbaine*² » et regroupe les pôles d'emploi de l'espace rural, les couronnes des pôles d'emploi de l'espace rural et les autres communes de l'espace rural.

Dans le cadre du programme de recherche Paysage et Développement Durable (PDD)³, l'organisation de la voirie locale a été choisie comme objet d'étude. La voirie locale est révélatrice des enjeux actuels des usages de l'espace rural. En effet, elle fait partie intégrante des paysages du milieu rural et permet d'accéder à ceux-ci. De plus, la voirie locale a été progressivement réinvestie par les populations locales avec le développement des loisirs en campagne. Nous définissons la voirie locale comme l'ensemble des voies qui ne permettent pas de déplacements à longue distance et qui ne relèvent pas de la gestion du Conseil Régional ou de l'Etat.

La voirie locale en milieu rural est le support de nombreux usages : productif, lorsqu'elle est utilisée par les agriculteurs et les exploitants forestiers pour accéder à leurs parcelles ; récréatif, lorsqu'elle permet de découvrir la nature, les paysages et le patrimoine, et résidentiel, lorsqu'elle est empruntée par les résidents locaux pour accéder à leur domicile ou pour leurs déplacements quotidiens.

La voirie locale offre un accès aux différents types d'usagers de l'espace rural et possède un caractère collectif marqué de part son ouverture au public. Elle nécessite d'être maintenue en état et rénovée. Son entretien est un sujet important pour les décideurs publics locaux. Or, on constate aujourd'hui un défaut au niveau de l'entretien de cette voirie au sein des territoires. En effet, la décentralisation actuelle donne certaines prérogatives d'entretien à des collectivités qui acquièrent de nouvelles compétences autour de l'entretien de la voirie. C'est le cas des compétences voirie communautaire et tourisme des Communautés de Communes qui induisent de nouvelles responsabilités, plus ou moins conséquentes, en matière d'entretien de la voirie locale. Les collectivités ont désormais la charge de l'entretien

¹ Les activités de pleine nature regroupent toutes les activités « *physiques et sportives dont la pratique s'exerce en milieu naturel, agricole et forestier – terrestre, aquatique ou aérien – aménagé ou non.* » (Ministère en charge des sports, instruction n°04-131 JS du 12 août 2004).

² Selon l'INSEE, l'espace à dominante urbaine est constitué des pôles urbains, des couronnes périurbaines et des communes multipolarisées (ont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaillant dans plusieurs aires urbaines différentes, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant).

³ Le programme PDD, financé par le ministère en charge de l'environnement, est divisé en différents projets. Le projet dans lequel se situe cette étude concerne "Les nouveaux enjeux économiques des actions paysagères : éléments pour une nouvelle orientation de l'économie du paysage". Il associe différentes institutions dont le Cemagref, l'Institut National d'Horticulture d'Angers et l'Université de BOKU (Vienne) en Autriche.

d'un « patrimoine » de voirie important et fortement sollicité par de multiples catégories d'usagers.

La voirie locale cristallise donc les nouvelles attentes de loisirs de la population et les nouvelles compétences des collectivités.

Notre communication aborde la question suivante : comment la voirie locale est-elle entretenue ? Quels sont, en milieu rural, les acteurs qui ont des compétences et interviennent dans son entretien ? Comment se répartissent-ils les tâches ?

L'objectif principal de l'étude est d'analyser l'organisation de l'entretien de la voirie locale ayant un usage collectif et multiple (productif, récréatif, résidentiel...). Elle a été menée dans trois communes à profils⁴ distincts dans le département du Puy de Dôme, territoire de loisirs verts et d'activités de pleine nature.

Dans un premier temps, nous présenterons le cadre théorique de l'étude et les concepts utilisés. La deuxième partie expose la méthodologie basée sur un travail d'enquêtes auprès des structures impliquées dans l'entretien de la voirie locale. Les résultats de l'étude incluent l'identification des différents types d'acteurs intervenant dans le service d'entretien de la voirie locale ainsi que des formes d'organisation choisies par les collectivités. Cette présentation des résultats sera finalement suivie d'une discussion sur la coordination entre les acteurs parties prenantes dans la fourniture du service d'entretien de la voirie locale.

I. Cadre théorique : un croisement entre économie des services et nouvelle économie institutionnelle

Dans cette partie, nous présentons le cadre théorique retenu pour l'analyse. L'économie des services nous permet d'identifier le bien-support du service d'entretien de la voirie locale ainsi que les acteurs intervenant dans la fourniture de ce service. Sur cette base, des hypothèses quant à l'implication des acteurs sont formulées.

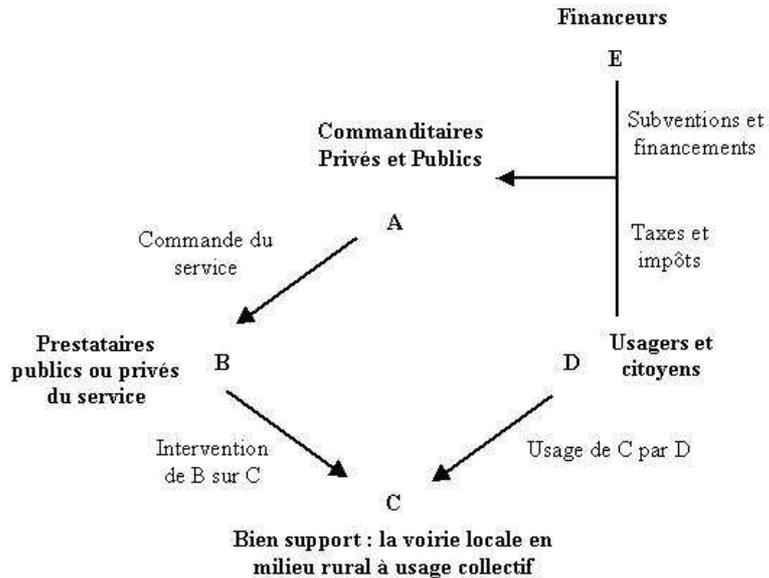
L'économie néo-institutionnelle, quant à elle, est mobilisée pour appréhender les formes d'organisation de la fourniture des services d'entretien de la voirie locale et formuler des hypothèses quant aux facteurs influant sur le choix entre ces différentes formes d'organisation.

1. L'identification du bien-support et des acteurs du service d'entretien de la voirie locale

Le cadre théorique mobilisé correspond à l'économie des services. Plus particulièrement, le triangle des services de Gadrey (1996) permet de modéliser le jeu d'acteurs qui intervient dans l'entretien de la voirie locale. L'entretien de la voirie locale n'est certes pas une activité de « service pur » à proprement parler car ce type d'activité n'est pas considéré comme une activité de service pour la comptabilité nationale. Cependant, nous nous plaçons dans une « logique de service » concernant l'entretien de la voirie locale qui signifie que, comme pour un service, il s'agit de « *la transformation de la condition d'un individu, ou d'un bien appartenant à un agent économique quelconque, résultant de l'activité d'un autre agent économique, à la demande ou avec l'agrément du premier agent* » (HILL, 1977) sauf que cette transformation ne relève pas forcément du secteur tertiaire. Dans ce cadre, l'entretien de la voirie locale peut suivre la même logique qu'une activité de « service pur » et peut être défini comme la commande d'opérations intentionnelles de création/suppression ou d'entretien (visant à l'amélioration ou au maintien en état) de la voirie locale, afin qu'elle puisse répondre à l'usage qui lui a été associé.

⁴ Nous entendons par « communes à profils distincts » des communes dont les caractéristiques générales sont différentes. Le profil d'une commune renvoie ici plus particulièrement aux figures élaborées par Perrier-Cornet (2002).

La *Figure n°1*, adaptée du triangle de service de Gadrey (1996), représente les différents types d'acteurs susceptibles d'intervenir dans l'entretien de la voirie locale, ainsi que le bien support du service d'entretien, c'est-à-dire le support physique sur lequel s'exerce le service.



Source : d'après Gadrey (1996)

Figure n°1 : les acteurs du service l'entretien de la voirie locale

Le bien-support (C) : la voirie locale à usage collectif

Le bien-support du service d'entretien correspond ici à la voirie locale à usage collectif, c'est-à-dire ayant un usage qui n'est pas strictement réservé au propriétaire (ouverture au public), quel que soit son statut juridique et son aspect. Les voies privées à usage non collectif, c'est-à-dire fermées au public, sont donc exclues. Le *Tableau n°1* détaille les différents types de voies que recouvre le terme « voirie locale » et précise leurs caractéristiques. Les voies non-locales telles que les autoroutes, les routes nationales et départementales, essentiellement dédiées à des trajets de longue distance, ne sont pas retenues.

Type de voie	Définition et description	Entretien
Voies communales	Domaine public routier des communes à l'intérieur ou à l'extérieur d'une agglomération. Elles sont, sauf rares exceptions, goudronnées.	Obligatoire pour la commune
Chemins ruraux	Domaine privé de la commune (article L.161-1 du Code Rural). Ils sont protégés de la vente s'ils sont inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) du département.	Facultatif sauf si la commune a commencé à l'entretenir
Les chemins d'exploitation	« Servent exclusivement à la communication entre divers héritages ou à leur exploitation » (article L162-1 du Code Rural). Ils sont de deux types : chemins d'exploitation agricoles et chemins d'exploitation forestiers.	Par les propriétaires dans la proportion de leur intérêt
Les chemins privés individuels	Ne desservent qu'un seul bien-fonds et n'intéressent donc qu'un seul propriétaire.	Par le propriétaire
Les chemins du domaine privé de l'Etat	Sont affectés à l'exploitation forestière des forêts domaniales.	Par l'Office National des Forêts (ONF)

Source : d'après Sabau (2006)

Tableau n°1 : les différents types de voies constituant la voirie locale

Sur cette voirie, des opérations d'entretien sont effectuées. Une opération d'entretien est définie comme la réalisation d'une intervention sur la voirie locale dans le but de la maintenir en état ou de l'améliorer.

Ces opérations d'entretien peuvent être de trois types :

1. Travaux de maintenance : débroussaillage, élagage, réfection de voies (empierrement, recouvrement, goudronnage).
2. Aménagements (confection de marches, mise en place de ponts, de bancs, de murets...). Le bien-support considéré n'est donc pas seulement le linéaire mais aussi ses à-côtés.
3. Repérage : balisage et signalisation informative et directionnelle.

Les usagers de la voirie (D)

Il s'agit de toutes les personnes utilisant la voirie locale avec une fonction d'accès que ce soit : accès au paysage, accès à une exploitation agricole ou forestière ou à un autre lieu de travail, accès à un lieu de résidence, accès à un lieu de travail... Les usagers peuvent être séparés en deux catégories (AZNAR, 2002) :

1. Les usagers locaux qui utilisent la voirie locale pour exercer une activité économique (agriculteurs pour accéder à leurs parcelles, propriétaires forestiers pour aller couper du bois...). Les résidents locaux du territoire utilisent eux aussi la voirie locale pour la « promenade du dimanche » et pour les déplacements quotidiens.
2. Les usagers extérieurs, visiteurs et résidents secondaires, qui utilisent la voirie locale pour les loisirs de pleine nature avec en tête la randonnée (pédestre, équestre, cycliste) et la promenade.

Les commanditaires (A)

Les commanditaires constituent un maillon essentiel de la réalisation du service d'entretien de la voirie locale. Ce sont les acteurs qui vont commander la réalisation d'une opération d'entretien à des prestataires. Dans un service privé, l'usager peut être commanditaire d'une opération d'entretien. Ici, il s'agit d'étudier un service collectif. Dans ce cas, la collectivité médiatise la demande et se fait le relais de l'usager en agrégeant les préférences des individus.

Les prestataires (B)

La réalisation d'opérations d'entretien sur la voirie locale peut être le fait de différents prestataires pour le compte des commanditaires. Les prestataires du service d'entretien peuvent être publics (comme les services techniques des collectivités) ou bien privés (comme les entreprises de travaux publics ou bien les associations d'usagers de la voirie).

Les financeurs (E)

Ce sont tous les organismes qui vont verser des financements aux commanditaires afin que ceux-ci réalisent ou fassent réaliser l'entretien de la voirie locale. Ceci peut se faire par le biais de subventions dans le cas des organismes publics ou bien par le biais de dons ou de versements dans le cas des organismes privés.

Le triangle des services adapté de Gadrey, ainsi que de premières observations empiriques, permettent de formuler des hypothèses de travail sur les acteurs intervenant dans l'entretien.

Les communes sont susceptibles d'être les principaux commanditaires des services d'entretien de la voirie rurale étant donné qu'elles détiennent des compétences légales en matière de voirie communale et sont tenues d'entretenir les chemins ruraux après avoir débuté une action d'entretien sur ceux-ci.

Concernant les prestataires du service d'entretien, plusieurs hypothèses :

- Les entreprises de service privées sollicitées sont susceptibles d'intervenir essentiellement pour des travaux d'entretien ponctuels très importants. En effet, ce type d'entreprise détient en général un matériel assez lourd et diversifié (matériel de chantiers, de travaux publics) qui leur permet d'intervenir sur de grosses opérations.

- Les associations d'usagers des chemins sont susceptibles de jouer un rôle dans l'entretien de la voirie locale sur de l'entretien très spécifique du fait de la connaissance qu'elles ont du territoire. Elles se verraient plutôt attribuer un rôle d'entretien léger en raison des moyens limités dont elles disposent. En effet, les subventions avec lesquelles elles fonctionnent ne leur permettent pas d'acheter du gros matériel.
- Les agriculteurs sont susceptibles d'intervenir fréquemment comme prestataires dans l'entretien de la voirie locale. En effet, de nombreux chemins aux statuts divers peuvent desservir leurs parcelles. De plus, le matériel qu'ils utilisent pour entretenir leur exploitation agricole peut servir pour des opérations d'entretien de voies.

2. L'analyse des formes d'organisation de l'entretien de la voirie locale

Si on se place du point de vue du commanditaire, la fourniture d'un service peut être réalisée selon deux modalités : internalisation ou externalisation.

La gestion directe du service ou internalisation correspond au « faire ». Il s'agit d'assurer avec son propre personnel et matériel la réalisation du service. Dans ce cas, le prestataire est identique au commanditaire de l'opération. Toutes les dépenses sont donc à la charge de l'organisme qui internalise le service. S'il s'agit d'organismes publics, ce type de gestion est appelé régie.

La gestion indirecte du service ou externalisation correspond au « faire faire ». Il s'agit de faire réaliser l'opération en question par une autre structure : entreprise, association, Le commanditaire est donc différent du prestataire. Ceci nécessite également d'avoir les fonds nécessaires à la rémunération du prestataire choisi. Au niveau des organismes publics, ce mode de gestion est appelé délégation.

Une approche néo-institutionnelle, qui s'articule autour de la question des institutions et de leur rôle dans les échanges économique, va nous permettre de cerner les différentes formes d'organisation du service d'entretien (internalisation ou externalisation) ainsi que les facteurs susceptibles d'expliquer le choix des acteurs pour ces formes. La Théorie des Coûts de Transaction (TCT) s'interroge sur le rôle joué par les institutions dans la coordination des échanges économiques et aborde les modes d'organisation des transactions au sein de règles légales, politiques, sociales...(BAUDRY, 1995). Dans ce cadre, les coûts de transaction associés aux différentes formes d'organisation sont vus comme les déterminants du choix des acteurs. Le niveau de ces coûts dépend des caractéristiques de la transaction et plus particulièrement de la spécificité des actifs⁵, matériels et humains, mobilisés pour la fourniture du service. La TCT peut ainsi être utilisée pour identifier les facteurs déterminant l'arbitrage entre le « faire » et le « faire faire ».

Le choix d'externaliser ou non le service d'entretien de la voirie locale est donc susceptible de dépendre du type d'opération réalisé, c'est-à-dire de la nature de l'opération. Plusieurs facteurs pourraient alors jouer un rôle dans la décision d'internaliser ou d'externaliser.

- Le matériel nécessaire aux opérations d'entretien de la voirie locale est peu spécifique⁶, ainsi les opérations d'entretien devraient être pour une grande majorité externalisées. En effet, selon la TCT, plus le matériel utilisé dans l'entretien de la voirie locale est spécifique, plus l'opération devrait être internalisée.
- Les compétences techniques du personnel pourraient jouer un rôle dans le choix du mode de gestion des opérations d'entretien de la voirie locale. En effet, plus les compétences du personnel nécessaires à la réalisation de l'opération sont spécifiques, plus le commanditaire devrait internaliser le service d'entretien.

⁵ La spécificité des actifs correspond à des « investissements durables, effectués pour réaliser la transaction, et qui ne sont pas redéployables sans coûts vers d'autres usages ou clients » .

⁶ Un matériel est donc spécifique lorsqu'il est seulement utilisable pour un type d'opération.

II. Méthodologie

1. La prise en compte d'échelles territoriales différentes dans le choix des terrains d'étude

Des zooms territoriaux exhaustifs ont été réalisés afin de répertorier les différentes configurations d'entretien de la voirie locale. Différentes échelles ont été considérées : le Département du Puy de Dôme (63) avec la zone du Parc Naturel Régional des Volcans d'Auvergne (PNRVA), la Communauté de Communes (CC) et enfin la commune.

Le département du Puy de Dôme est un département aux facettes très diverses. Il s'agit en effet d'un département agricole avec des productions végétales notamment céréalières en plaine, et de l'élevage bovin-lait en altitude, mais également touristique dans certaines zones, en été et en hiver. Les activités touristiques d'été concernent essentiellement la randonnée : les enjeux autour de la voirie locale et de son entretien sont donc fortement marqués. En outre, le Conseil Général 63 a mis en place un Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnée (PDIPR)⁷.

De plus, le Puy de Dôme est couvert en partie par deux Parcs Naturels Régionaux (Volcans d'Auvergne et Livradois-Forez), qui constituent une échelle intéressante à investiguer dans l'étude. C'est le PNRVA qui a été retenu car il présente une diversité d'usages importante : agricole, touristique (avec les zones les plus fréquentées du département) et résidentiel autour de Clermont-Ferrand.

Les CC ont été choisies en référence aux trois figures de la campagne décrites par Perrier-Cornet (2002) : la campagne ressource, la campagne nature et la campagne cadre de vie. L'hypothèse qui sous-tend ce choix est qu'en fonction du profil du territoire, les acteurs impliqués dans l'entretien de la voirie locale et leur organisation sont susceptibles d'être différents.

Les trois CC qui ont été étudiées sont (*Figure n°2*) : la Communauté de Communes du Massif du Sancy (CC touristique), la Communauté de Communes Ardes Communauté (CC agricole plutôt isolée), et la Communauté de Communes Les Cheires (CC résidentielle accueillant de nouveaux habitants en provenance de Clermont-Ferrand).

Au sein de chaque CC retenue, une commune représentative a été choisie soit trois communes au total. Les trois communes sélectionnées au sein de chaque CC sont (*Figure n°2*) : Murol (commune touristique, 1505 ha, 568 habitants), Roche-Charles-la-Mayrand (commune agricole plutôt isolée, 1622 ha, 74 habitants) et Saint-Saturnin (commune résidentielle à proximité de Clermont-Ferrand, 1686 ha, 1115 habitants).

⁷ La loi du 22 juillet 1983 donne aux Conseils Généraux la compétence pour la mise en place d'un PDIPR (Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée). C'est un document administratif qui assure la pérennité de la pratique de la randonnée sous toutes ses formes en garantissant la continuité des itinéraires inscrits sur ce document d'une commune à l'autre (Pôle ressources nationale sports de nature).

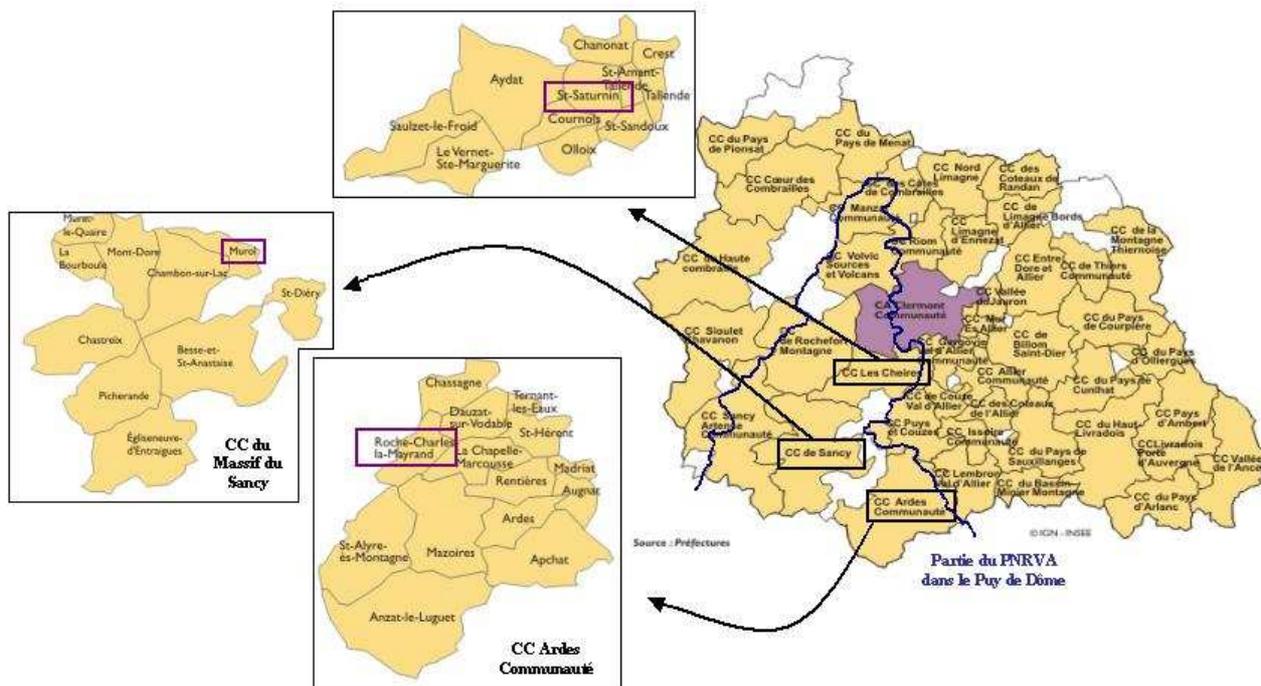


Figure n°2 : carte des Communautés de Communes et des communes de l'étude

2. La méthode de collecte et de traitement de l'information

Une première caractérisation des communes a été réalisée sur la base d'un diagnostic permettant d'identifier les enjeux de leurs territoires. Des entretiens semi-directifs ont ensuite été réalisés auprès d'acteurs dont les structures sont impliquées dans l'entretien de la voirie, c'est-à-dire les différents prestataires et commanditaires du service d'entretien. Les financeurs du service d'entretien de la voirie locale n'ont pas été directement enquêtés, mais repérés dans le cadre des enquêtes. Quant aux usagers, ils n'ont pas été pris en compte individuellement. Par contre, les associations et structures qui les représentent ont été enquêtées. Cette méthode a permis d'identifier les différentes configurations organisationnelles du service d'entretien de la voirie locale avec notamment les acteurs impliqués et le type d'opération d'entretien réalisé. Les opérations d'entretien étaient relevées sur une période minimale⁸ de 6 ans correspondant au mandat d'un maire. Au total, 50 personnes ont été contactées et/ou interrogées et 54 opérations d'entretien ont été répertoriées de façon exhaustive sur la période de 6 ans choisie (2001-2007). Les types d'acteurs rencontrés sont présentés dans le *Tableau n°3*.

Type d'acteur rencontré	Nombre
Agriculteurs	8
Associations (présidents)	19
Collectivités :	
- élus (maires, adjoints responsables de la voirie...) ;	8
- personnels techniques et administratifs (chargés de mission CG63, PNRVA, techniciens communes...).	6
Entreprises (chefs d'entreprise)	9

Tableau n°2 : les acteurs de l'entretien de la voirie locale rencontrés

⁸ Minimale car certaines communes ont pu fournir des informations sur des opérations de grande envergure s'étant déroulées avant la période de 6 ans que nous avons sélectionnée (par exemple datant de la fin des années 90). Ces dernières ont été prises en compte dans les résultats.

Une analyse qualitative des informations recueillies lors des entretiens et une analyse statistique de données quantitatives a été effectuée sur les données récoltées. L'analyse qualitative a servi de base à la compréhension de l'organisation de l'entretien de la voirie locale dans chaque structure et des liens potentiels avec les autres structures. Une base de données a permis de réaliser des traitements statistiques afin d'identifier les caractéristiques des opérations d'entretien et la proportion des différents types d'acteurs intervenant dans ces opérations. Des tris croisés ont été également effectués afin de visualiser les liens entre les variables caractérisant la nature des opérations et les différents types d'acteur de l'entretien.

III. L'organisation de l'entretien de la voirie locale

Dans cette partie sont développés les résultats de l'analyse visant à répondre aux questions : quels sont les acteurs qui interviennent dans l'entretien de la voirie locale en milieu rural ? Pour quels types d'opérations d'entretien de la voirie locale ? Comment la fourniture des services d'entretien de la voirie rurale est-elle organisée ?

1. Les acteurs de l'entretien de la voirie locale dans le Puy de Dôme

L'organisation du service d'entretien de la voirie locale se structure autour de plusieurs acteurs-clés : les commanditaires des opérations d'entretien, les prestataires et les financeurs des opérations.

1.1. Les commanditaires

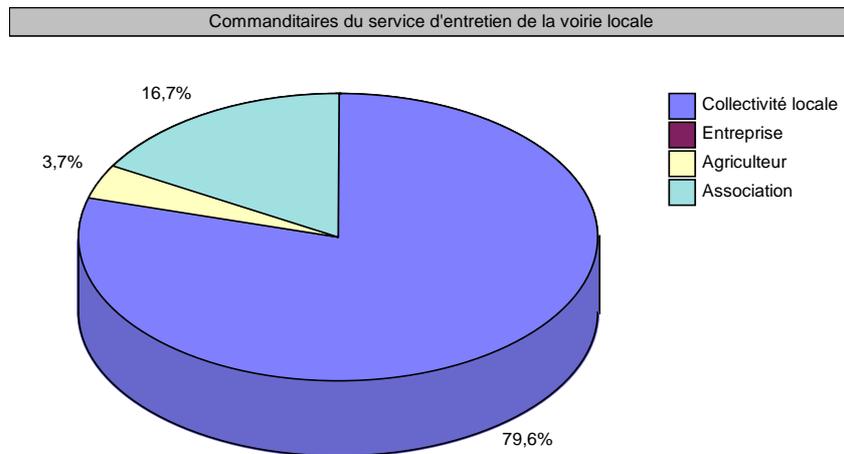


Figure n°3 : les commanditaires du service d'entretien de la voirie locale

Les collectivités (communes, Communautés de Communes - CC, Conseil Général 63 - CG63, Parc Naturel régional des Volcans d'Auvergne - PNRVA) apparaissent comme les principaux commanditaires jouant ce rôle pour 80% des opérations d'entretien relevées (Figure n°3).

A l'échelon communal, ceci s'explique par le fait que les communes possèdent des compétences légales en matière d'entretien de voirie communale et sont tenues d'entretenir les chemins ruraux après avoir débuté une opération d'entretien sur ceux-ci. De plus, les chemins ruraux et les voies communales, appartenant respectivement aux domaines privé et public de la commune, ont un kilométrage relativement important en France par rapport aux autres types de voies, en raison des nombreux remboursements. Ainsi, en France, les voies à la charge des communes c'est-à-dire les chemins ruraux et les voies communales

représentent 750 000 km selon la FFRP⁹ pour les chemins ruraux et 628 987 km pour les voies communales en 2007 (MINISTERE DES TRANSPORTS, 2008). En comparaison, les routes départementales, dont la responsabilité d'entretien incombe aux conseils généraux, représentent 377 377 km en 2007 (MINISTERE DES TRANSPORTS, 2008).

Les organismes intercommunaux, quant à eux, sont également des commanditaires importants dans la mesure où ils détiennent des compétences en matière de voirie qui peuvent concerner l'ensemble du territoire communautaire.

Les associations d'usagers commanditent aussi une part non négligeable d'opérations d'entretien (17%) (*Figure n°3*). Elles sont également fortement impliquées dans l'entretien de la voirie locale par le biais d'entretien bénévole, elles sont donc dans ce cas prestataires des actions qu'elles commanditent.

Enfin, les agriculteurs s'impliquent aussi, mais dans une moindre mesure, en tant que commanditaires d'opérations d'entretien de la voirie et réalisent souvent cet entretien de façon bénévole.

1.2. Les prestataires

Les prestataires du service d'entretien de la voirie locale sont de plusieurs types (*Figure n°4*) et chaque prestataire réalise des opérations d'entretien différentes de la voirie (*Figure n°5*).

Les prestataires qui interviennent le plus sont les entreprises privées de travaux publics et de signalisation verticale (panneaux informatifs et directionnels). On retrouve ces entreprises dans 37% des opérations relevées (*Figure n°4*). Elles possèdent un matériel adéquat et du personnel qualifié qui permet de faire de très gros chantiers inaccessibles au personnel technique des communes. Les entreprises sont en effet les seules habilitées à réaliser certaines opérations comme les réfections de voies, par exemple (*Figure n°5*).

Les associations de randonneurs et de préservation du patrimoine sont également présentes (33% des opérations d'entretien de la voirie locale) (*Figure n°4*). En effet, le CG63 les fait intervenir en tant que prestataires dans le cadre du PDIPR pour des entretiens légers et réguliers comme du balisage ou du débroussaillage léger (*Figure n°5*). Les subventions dont les associations disposent ne leur permettant pas d'acheter du gros matériel, elles n'interviennent pas sur des opérations plus lourdes comme la réfection de voies ou bien la mise en place d'aménagements le long des voies.

Quant aux collectivités, elles sont elles-mêmes prestataires de 22% des opérations qu'elles ont commandité *via* du personnel technique (*Figure n°4*). Par exemple, les CC ont une action sur la voirie locale, soit lorsqu'elles ont la compétence voirie communautaire (Communauté de Communes du Massif du Sancy), soit lorsqu'un chantier d'insertion est associé ou fait partie de la CC (Communauté de Communes Les Cheires ou Ardes Communauté). En général, les collectivités interviennent sur des opérations d'aménagements (mise en place de bancs, de murets le long des voies) et de signalisation (panneaux informant de la présence d'un point de vue, d'un édifice...) (*Figure n°5*).

⁹ Fédération Française de Randonnée Pédestre.

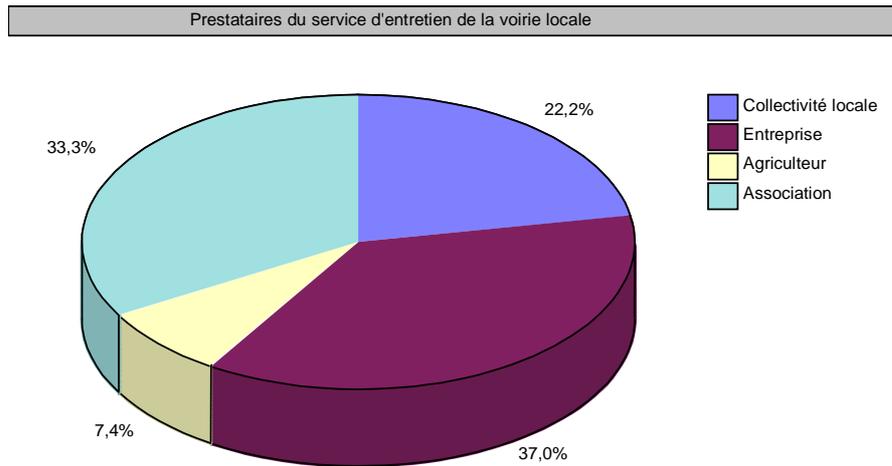


Figure n°4 : les prestataires des opérations d'entretien de la voirie locale

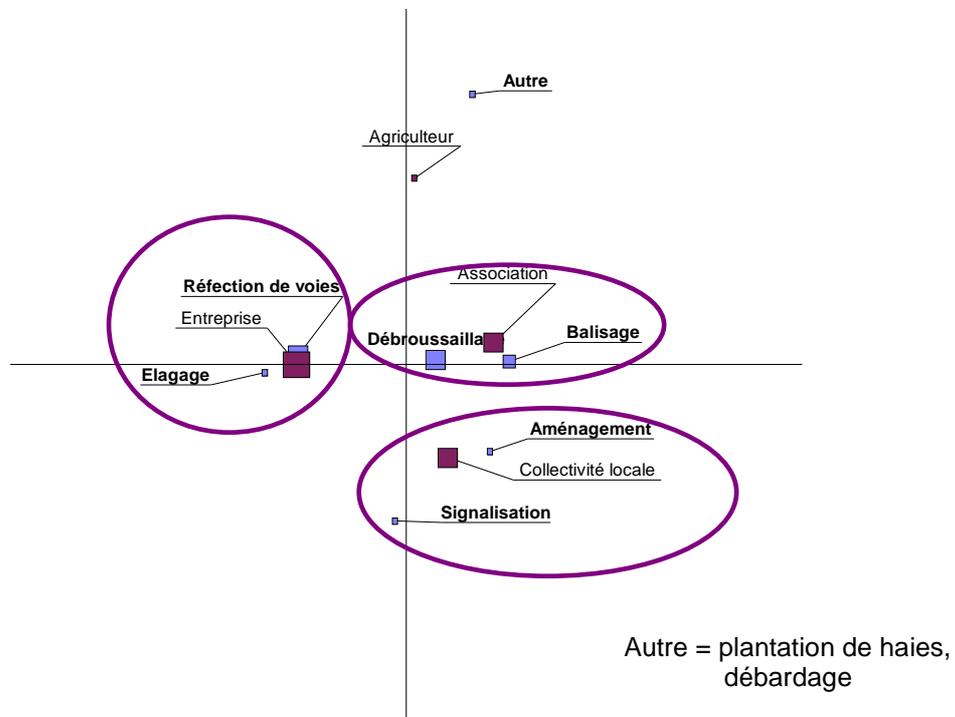


Figure n°5 : AFCM¹⁰ entre la nature de l'opération et les prestataires de l'opération

Enfin, les agriculteurs interviennent sur la voirie locale mais de façon réduite (7% des opérations relevées) (Figure n°4). Ceci peut s'expliquer par les caractéristiques des trois communes étudiées où les remembrements ont favorisé les voies communales et chemins ruraux qui sont maintenant entretenus par les communes. Les agriculteurs n'y interviennent donc pas. De plus, ils semblent ne pas avoir de temps à consacrer à cette activité en plus du fonctionnement habituel de leur exploitation agricole.

¹⁰ Analyse Factorielle des Correspondances Multiples. La carte montre les positions de 11 modalités et les coordonnées de 54 observations. Les non-réponses ont été ignorées. Chaque observation est représentée par un point.

1.3. Les financeurs

Le financement des opérations d'entretien de la voirie locale est principalement le fait d'une diversité de structures publiques. En effet, l'Etat, les CC, les communes, le CG63, et la Région Auvergne financent sur les communes étudiées plus de 85% des opérations d'entretien de la voirie locale. Ces opérations sont ensuite financées plus marginalement par des associations ou bien des fédérations (12%).

Les financeurs les plus importants sont également ceux qui financent les plus grosses opérations d'entretien. La Région Auvergne finance ainsi des opérations relativement coûteuses (autour de 70 000 €) et plutôt de type réfection de voies (*Figure n°6*). Les autres organismes financent des opérations dont le coût moyen se situe autour de 25 000 €. Le PNRVA intervient sur certains types d'opérations : quelques réfections de voies et balisage, et sur des opérations plus rares comme de la plantation de haies. Les communes, les CC et le CG63 financent tous types d'opérations d'entretien (*Figure n°6*).

L'Europe est identifiée comme finançant de façon directe des opérations d'entretien mais peu coûteuses (environ 2600 €). Ces opérations correspondent à des aménagements comme les bancs, des emmarchements... (*Figure n°6*) Par contre, la contribution aux opérations plus coûteuses n'est pas clairement identifiée par les différents commanditaires du service d'entretien, les fonds versés transitant le plus souvent par l'intermédiaire de la Région Auvergne.

Enfin, les associations donnent des financements sur 1/10^{ème} des opérations et s'engagent plutôt sur des opérations à budget limité (1 000 € en moyenne) et légères de type débroussaillage, balisage ou encore débardage (*Figure n°6*).

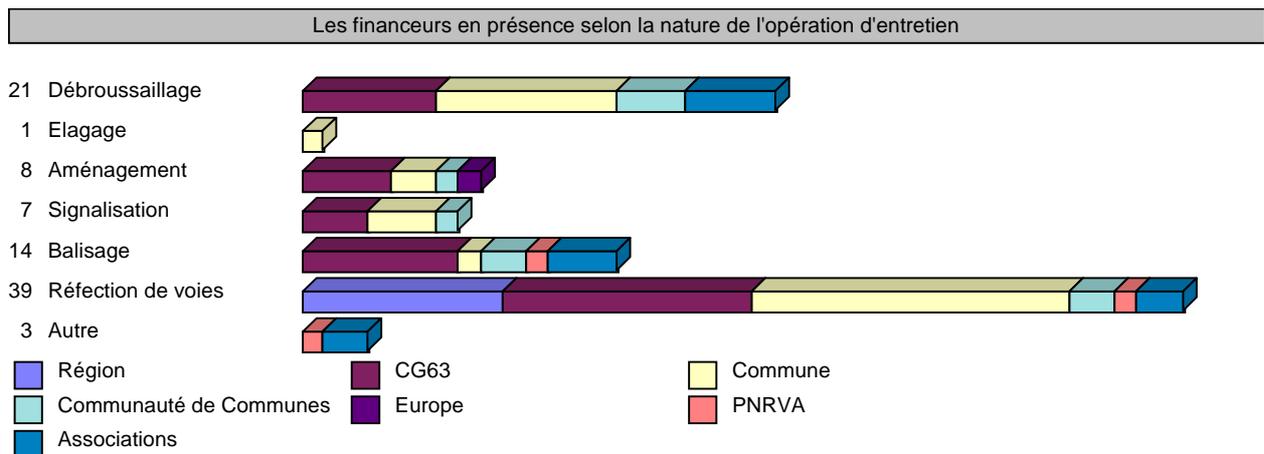


Figure n°6 : les différentes opérations d'entretien et leurs financeurs

2. Les formes d'organisation de l'entretien de la voirie locale : « faire ou « faire faire » ?

2.1. Internalisation, externalisation et forme d'organisation hybride

Les résultats montrent également qu'à toutes les échelles territoriales (Commune, CC, département...), on observe une diversité des formes d'organisation qui associe internalisation de certaines opérations d'entretien et externalisation d'autres opérations, ainsi que des formes hybrides associant régie et délégation de certaines opérations. Il s'agit par exemple du cas des chantiers d'insertion qui ne sont pas un service technique interne à la collectivité territoriale mais des associations pouvant être portées par celle-ci.

Les acteurs supra-communaux organisent l'entretien de la voirie locale en fonction des espaces dont ils ont la charge, ou de la mission qui leur est confiée par d'autres structures

ou par l'Etat. Ainsi, le CG63 n'intervient que sur les chemins inscrits au PDIPR. Le PNRVA n'intervient que sur les voies situées en zones naturelles protégées. Quant aux CC, elles ont une logique différente selon qu'elles possèdent ou non la compétence voirie communautaire. Ainsi, une CC avec la compétence voirie communautaire aura tendance à faire réaliser en interne les opérations d'entretien sur son territoire communautaire (*via* son personnel technique). Alors qu'une CC n'ayant pas la compétence voirie va prioritairement externaliser les opérations d'entretien qu'elle désire réaliser sur son territoire.

Parmi les opérations recensées, 61% des opérations relevées sont externalisées et que 39% sont internalisées (*Figure n°7*). Les opérations externalisées sont donc plus importantes que celles réalisées par les différents organismes en interne. Le recours à des prestataires divers est donc fréquent.

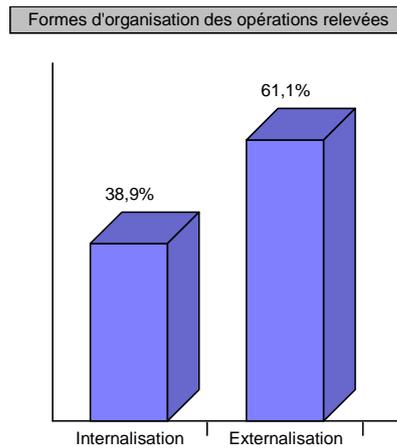


Figure n°7: les formes d'organisation des opérations relevées

La Figure n°8 suggère que la forme d'organisation (internalisation ou externalisation) varie en fonction du type d'opération. Ainsi, les opérations de balisage et de réfection de voies sont principalement externalisées alors que celles de débroussaillage sont majoritairement internalisées. Seules les opérations de débroussaillage sont préférentiellement réalisées en interne en raison du peu de matériel et de personnel qu'elles nécessitent.

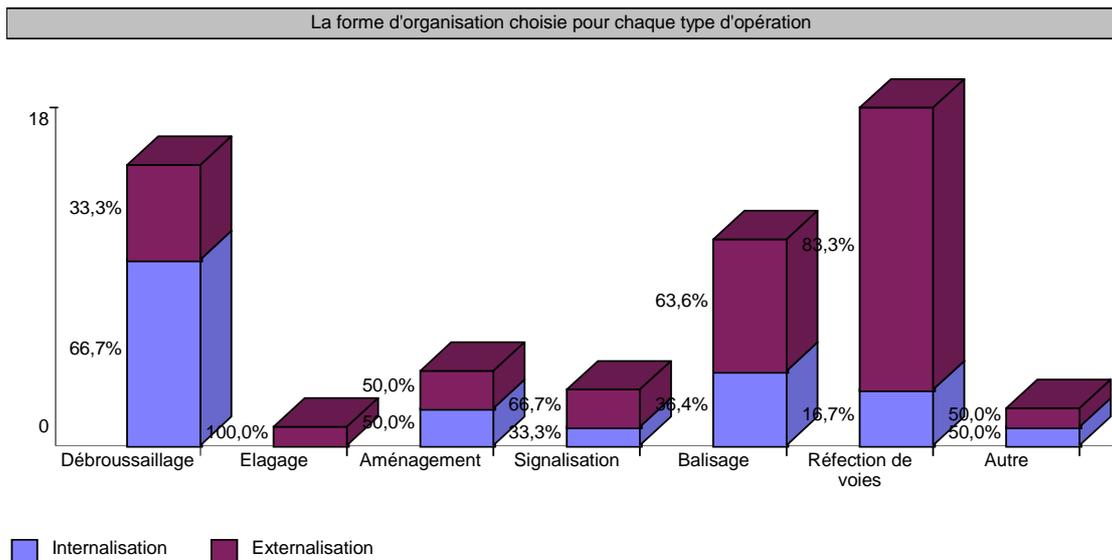


Figure n°8 : les formes d'organisation choisies pour chaque type d'opération d'entretien

2.2. Les facteurs influençant le choix des formes d'organisation pour l'entretien de la voirie locale sur les communes

A l'échelle communale, les élus locaux choisissent d'externaliser les opérations qui font appel à du matériel spécifique. Un matériel est spécifique lorsqu'il est seulement utilisable pour un type d'opération. C'est le cas par exemple des réfections de voies qui nécessitent une niveleuse, machine de chantier qui sert seulement pour ce type d'opération. Ce type de matériel très spécifique nécessite un investissement important qui ne sera pas amorti rapidement du fait de son utilisation unique pour un type d'opération d'entretien de la voirie. Cela amène donc les communes à externaliser les opérations lorsque celles-ci nécessitent l'utilisation de ce type de matériel.

Les compétences du personnel communal semblent également jouer un rôle dans le choix de la forme d'organisation. D'après les acteurs, le choix entre la réalisation d'une opération en interne ou en externe dépend de la capacité du personnel communal à réaliser ou non l'opération. Ainsi, une opération pour laquelle le personnel communal dispose des capacités et des compétences, aura tendance à être internalisée. Si le personnel communal ne possède pas les compétences nécessaires (par exemple pour le goudronnage), l'opération sera préférentiellement externalisée.

Enfin, la taille de la collectivité territoriale apparaît comme un facteur pouvant jouer un rôle important dans le choix de la forme d'organisation de l'entretien. Une commune de petite taille avec peu d'habitants et des ressources financières limitées aura tendance à externaliser toutes ses opérations d'entretiens et à les faire réaliser en une seule fois par un même prestataire, puisqu'elle ne dispose pas du budget nécessaire à l'embauche d'un personnel communal régulier. Les communes disposant d'une marge de manœuvre plus conséquente peuvent au contraire internaliser certaines opérations grâce à la présence de leur personnel communal.

IV. La qualité hétérogène du service d'entretien de la voirie locale : quels facteurs explicatifs ?

Nous avons noté à plusieurs reprises sans pouvoir l'attester statistiquement par des chiffres, dont les autorités publiques ne disposent d'ailleurs pas, qu'il existe une certaine hétérogénéité d'entretien de la voirie locale sur les terrains étudiés. Certaines voies sont fréquemment entretenues par différents acteurs du fait de la superposition d'échelle. Certaines ont donc un entretien très régulier alors que d'autres sont délaissées voire abandonnées.

Cette hétérogénéité dans l'entretien de la voirie locale peut s'expliquer par un enchevêtrement de compétences et d'actions pour la fourniture du service. Avec la démultiplication des acteurs, les tâches concernant l'entretien de la voirie sont en effet très segmentées. Cet enchevêtrement est, de plus, renforcé par un manque de coordination entre acteurs. Un autre facteur devant être considéré est le manque de connaissance du statut juridique des voies de la part de certains acteurs.

1. Une multitude d'acteurs impliqués aux logiques d'intervention différentes

De nombreux acteurs interviennent dans l'entretien de la voirie locale : collectivités locales (communes, communautés de communes, conseil général), associations, agriculteurs. Le type d'intervention de ces différents acteurs dans l'entretien de la voirie locale peut s'expliquer par différentes logiques d'intervention. Trois logiques d'interventions peuvent être identifiées.

Tout d'abord, l'intervention d'un acteur dans l'entretien de la voirie locale peut être induite par une obligation légale. C'est par exemple le cas des communes qui sont tenues d'entretenir les voies communales et dont l'entretien constitue une dépense obligatoire

(Article L. 2321-2 20° du CGCT). Par contre, l'entretien d'un chemin rural est facultatif sauf si la commune a commencé à effectuer des travaux sur le chemin ou à l'entretenir (CAA Bordeaux 08/03/1999 Commune d'Alos). Cependant, il convient de nuancer cette distinction entre voies communales et chemins ruraux. En effet, l'entretien du « patrimoine » de la voirie locale semble différencié en fonction du profil des communes (agricole, résidentiel ou touristique). Par exemple, à Roche-Charles-la-Mayrand, commune plutôt agricole, la priorité est mise sur l'entretien des voies dont les usages agricoles sont avérés. On peut tout de même noter une différence notable d'entretien entre les chemins et voies permettant aux habitants d'accéder aux différents hameaux et villages et ceux permettant aux agriculteurs d'accéder à leur exploitation. Les premiers sont mieux entretenus du point de vue de la carrossabilité. En effet, les engins agricoles n'ont pas besoin de routes ou voies parfaitement lisses au contraire des engins à moteur. Toutefois, les chemins menant aux exploitations peuvent être également moins sécuritaires pour les piétons (accotements non stabilisés, pierres saillantes, nids de poule importants...). Roche-Charles-la-Mayrand entretient donc ses chemins et voies selon leur usage principal : un chemin à desserte agricole ne sera pas autant entretenu qu'un chemin à destination des habitants, résidents ou promeneurs (chemins PDIPR). Le même type de logique transparaît dans les deux autres communes. Ainsi, sur Saint-Saturnin, plus résidentielle, les voies qui sont entretenues en priorité sont celles qui desservent le centre de la commune. Murol, commune touristique, a mis en place de nombreux panneaux de signalisation pour indiquer les différents parcours de randonnées et de promenades. Le choix des voies à entretenir et du type d'opération d'entretien semble donc guidé par les enjeux de chaque commune.

Ensuite, l'intervention peut résulter de l'acquisition de compétences concernant l'entretien de la voirie locale. C'est le cas des communautés de communes qui peuvent choisir des compétences impliquant la réalisation d'entretien de voirie. On distingue notamment les compétences « voirie communautaire » et « tourisme ». La compétence voirie communautaire consiste à assumer sur les voies communautaires soit l'ensemble ou une partie des missions constitutives de la compétence « voirie » consistant en la création de voies nouvelles et leur entretien, ou en l'aménagement des voies existantes et leur entretien. Quant à la compétence tourisme, elle peut permettre la mise en oeuvre d'actions de développement touristique et d'aménagements de site (panneaux, parkings, signalétique...) (Ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi et Ministère du Budget, des Comptes publics et de la Fonction publique).

Dans le cadre de notre étude de cas, la CC du Massif du Sancy détient la compétence « voirie communautaire » et fait réaliser par son service technique de nombreuses opérations d'entretien de toute taille. Les deux autres CC étudiées n'ont pas la compétence voirie mais celle des Cheires possède la compétence « tourisme », c'est pourquoi elle met en place des projets de gestion afin d'aménager et d'organiser des réseaux de chemins structurants à des endroits sensibles et très fréquentés de la CC.

Enfin, la logique d'intervention dans l'entretien de la voirie locale peut résulter d'un usage des voies et chemins concernés. Le cas le plus emblématique est celui des associations d'usagers de la voirie qui sont impliquées dans l'entretien de la voirie locale malgré leurs moyens réduits. Elles sollicitent de multiples contacts (organismes institutionnels, autres associations...) et s'impliquent dans des programmes (exemple du PDIPR) afin d'entretenir le support de leur activité. Par exemple, dans les communes de Saint-Saturnin et Murol, le tissu associatif dense permet d'entretenir les chemins ruraux et de les maintenir ouverts, ce dont ne bénéficie pas Roche-Charles-la-Mayrand.

A contrario, sur les territoires étudiés, les agriculteurs, dont on attendrait une forte motivation pour entretenir la voirie locale du fait que cette dernière fait partie intégrante de leur exploitation, sont en réalité peu impliqués dans l'entretien de la voirie locale. Pourtant, certains disposent d'un matériel conséquent qui pourrait être mobilisé pour des opérations d'entretien de voies. Selon les agriculteurs interrogés, ils n'interviennent généralement pas car, selon eux, historiquement, la commune « s'occupe de l'entretien des voies communales ».

et chemins ruraux qui desservent [leurs] exploitations ». Un seul agriculteur sur les trois communes étudiées intervient dans l'entretien de voies. Il se sent concerné par la question de l'entretien de la voirie et plus particulièrement des chemins. En effet, en tant que premier utilisateur, il estime qu'il « *doit les maintenir en état* ». Il considère également qu'il faut « *que le territoire soit entretenu (pas de mauvaises, herbes, pas de matériel qui traîne...)* donc *entretenir les chemins en fait aussi partie* ». De plus, il dispose des moyens matériels et du temps pour réaliser des entretiens ponctuels. Cet investissement important dans l'entretien de la voirie locale résulte d'un choix de l'agriculteur qui a conscience que ceux-ci sont les premiers usagers de la voirie locale et qu'il est donc important de l'entretenir. Ceci laisse donc penser que de nombreux agriculteurs ne se sentent pas particulièrement concernés par le devenir de la voirie locale et son entretien même si certains confient qu'ils « *aimeraient faire de l'entretien de chemins* » mais qu'ils « *n'ont pas le temps pour ça* ».

Les logiques d'intervention dans l'entretien de la voirie locale présentent donc une diversité qui reflète la diversité des acteurs en jeu : acteurs institutionnels, associatifs, agriculteurs...

2. Un manque de coordination entre acteurs impliqués

Il apparaît que les divers acteurs en charge d'un réseau de voies à leur échelle ne sont pas systématiquement informés des activités des autres acteurs impliqués dans l'entretien de la voirie.

Ce manque de coordination peut conduire à la réalisation d'opérations aux visées identiques sur une même voie. Par exemple, le CG63 intervient dans l'entretien des voies inscrites au PDIPR sur les différentes communes du département. Une convention d'entretien a été signée pour ces voies entre le CG63 et la commune concernée. Or, comme le CG63 réalise les opérations d'entretiens sur le réseau PDIPR sans planification préalable, et particulièrement, pour les grosses opérations, suivant la disponibilité de son service technique, il ne peut anticiper les opérations qui seront effectuées sur la commune concernée. Les communes ne sont donc pas informées de leur passage et dans certains cas, la commune réalise de l'entretien sur ces voies inscrites sans savoir si le CG y est ou non passé et quelles sont les opérations déjà effectuées. Certaines opérations sont donc redondantes.

Un déficit similaire de coordination peut être observé entre les associations d'usagers assurant un entretien léger sur les différentes voies et chemins des communes et les communes concernées.

3. Une méconnaissance du statut juridique des voies

Un autre facteur pouvant expliquer l'hétérogénéité dans l'entretien de la voirie locale est la méconnaissance du statut juridique des voies par les acteurs impliqués, propriétaires privés ou même propriétaires publics comme les communes. Les acteurs des communes interrogées confondent souvent par exemple « chemins ruraux » et « voies communales » en raison de l'utilisation de terminologies différentes. Ainsi, certains acteurs utilisent le terme de « voies rurales » qui ne correspond juridiquement à aucune voie mais qui, sur leur commune, recouvre les voies communales et chemins ruraux. De même, certaines « erreurs » dans les termes peuvent être relevées au niveau du cadastre ce qui accentue encore plus la confusion des statuts. Par exemple, dans une des communes étudiées, les chemins ruraux ont été cadastrés en « chemins d'exploitations » dans le cadre d'un remembrement. Quant aux « chemins » notés sur le cadastre, ce sont en réalité les voies communales.

Du fait de cette méconnaissance des statuts juridiques des voies, les propriétaires peuvent ne pas être au courant de leurs obligations concernant notamment l'entretien et ne savent

pas que leur responsabilité est engagée si un accident survient à une personne empruntant leur voie (MIOTTO, 2003). En effet, en France, le propriétaire d'une voie est en général le responsable de son entretien et est responsable devant la loi pour tout passage sur celle-ci. Ceci se complexifie dans certains cas où le responsable de l'entretien de la voirie peut être distinct du propriétaire légal. C'est le cas notamment lorsque les propriétaires concèdent la responsabilité d'entretien à une collectivité au travers de conventions spécifiques. Dans ce cas, c'est la collectivité qui réalise l'entretien à ses frais. Le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) en constitue un exemple. Les conseils généraux ont le pouvoir et l'obligation d'établir un plan départemental des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature dans le cadre duquel s'intègre le PDIPR. Ce dernier a pour objet de favoriser la découverte des sites naturels et des paysages ruraux en développant la pratique de la randonnée ; par ailleurs, les chemins inscrits sur ce plan bénéficient d'une protection juridique spéciale. Cependant, des conventions doivent être passées entre les propriétaires des voies et les conseils généraux afin que la voie en question soit ouverte à la population. Ces conventions permettent de fixer les droits et obligations de chacune des parties signataires. La nature et le contenu des conventions ne sont pas fixés par la loi qui indique seulement que « *ces conventions peuvent fixer les dépenses d'entretien et de signalisation mises à la charge du département* ».

Conclusion et perspectives

Les résultats de notre étude montrent que de nombreux organismes publics ou privés contribuent à l'entretien de la voirie locale. L'acteur majeur reste toutefois la commune qui gère et entretient une grande partie de la voirie locale de façon directe ou par le biais de prestataires. Le choix de la forme d'organisation du service d'entretien semble déterminé, en partie, par les compétences du personnel des services techniques des communes : celles-ci privilégient le travail réalisé par leur propre personnel, mais lorsqu'elles ne disposent pas des compétences en interne, elles recourent alors à un prestataire. D'autres facteurs semblent également avoir une influence, tels que la taille de la commune ou la spécificité du matériel employé.

L'analyse de la fourniture du service d'entretien de la voirie locale révèle enfin un enchevêtrement de compétences entre les différentes collectivités impliquées. Cet enchevêtrement pourrait s'expliquer par différents facteurs : tout d'abord la diversité des acteurs impliqués, ensuite le manque de coordination entre ces différents acteurs, et enfin par le manque de connaissance sur le statut juridique des voies. Ceci induit une qualité d'entretien inégale de la voirie locale sur les territoires ruraux et « dilue » l'effort au niveau local.

Il est donc essentiel d'envisager l'entretien de la voirie de façon coordonnée en mettant, entre autres, l'accent sur la coopération entre les différents acteurs impliqués. Ainsi, une coopération sur des aspects techniques pourrait être envisagée entre le service technique du CG63 par exemple et les services techniques des communes dans le cadre du PDIPR. Cette coopération devant être basée avant tout sur l'information régulière des deux parties sur les opérations mises en œuvre pour l'entretien des chemins inscrits au PDIPR. De la même façon, une coopération entre les associations d'usagers et les municipalités pour l'entretien de la voirie de la commune concernée pourrait être mise en œuvre.

Des partenariats impliquant, sur chaque commune, les principaux usagers de la voirie permettraient une meilleure coordination des opérations d'entretien et donc une meilleure qualité des voies qui seraient, de plus, adaptées aux usages qui en sont faits. Le cas des agriculteurs est en ce sens très révélateur. Comme dit précédemment, les agriculteurs sur les terrains étudiés interviennent très peu dans l'entretien de la voirie locale. Sur certains territoires en France, leur implication est plus forte notamment grâce à un système d'échanges de services entre la municipalité et les agriculteurs. Par exemple, la municipalité

aide ce dernier à installer une clôture et en échange, celui-ci entretient les voies autour de son exploitation de manière à ce qu'elles soient carrossables.

L'autre point à améliorer, qui peut jouer sur la qualité du service d'entretien, est la clarification des types de voies et les responsabilités d'entretien de chacun. La typologie la plus utilisée est celle calquée sur les statuts législatifs des voies mais aujourd'hui, elle semble caduque face aux enjeux autour de la voirie locale. De plus, elle est méconnue et sa complexité en fait une classification peu mobilisable par les acteurs. Une typologie basée sur l'usage principal des voies permettrait aux différents organismes de se répartir les tâches et de réaliser un entretien adapté à l'usage réel des voies. Ainsi, les voies à usages touristiques pourraient être prises en charge par le dispositif PDIPR et les opérations d'entretiens réalisées seraient adaptées à cet usage. Par exemple, il ne semble pas nécessaire de viser une carrossabilité irréprochable des voies pour ce type d'usage. Cependant la multiplicité des usages des voies locales peut poser un problème de choix d'entretien. Une réflexion sur l'usage de leurs voies par les municipalités ou les communautés de communes permettrait d'alimenter ce choix.

Bibliographie

AZNAR, O. (2002). Services environnementaux et espaces ruraux. Une approche par l'économie des services, Université de Bourgogne. Thèse de Doctorat, 305 p.

BAUDRY, B. (1995). "Une nouvelle microéconomie, l'économie des coûts de transaction." *Cahiers Français*, Les nouvelles théories économiques n°272: pp.12-20

CREDOC (2001). *Les Français et l'Espace rural*. UMR Inra-Enesad Dijon, Groupe de Prospective DATAR "Espaces ruraux et société urbanisée", 141 p.

ETCHEVARRIA, O. (2004). "Le chemin rural, nouvelle vitrine des campagnes?" *Ruralia* Retrieved 18/03/08, from <http://strates.revues.org/documents627.html>.

GADREY, J. (1996). *L'économie des services*. Paris, La Découverte, 124 p.

HILL, P. (1977). "On Goods and Services." *The Review of Income and Wealth* n°4: pp.315-338

MINISTERE DES TRANSPORTS. (2008). "Mémento de statistiques des transports." Retrieved 25/05/09, from http://www2.equipement.gouv.fr/statistiques/backoffice/T/memento2008/site_normalise23122008/index.html.

MIOTTO, T. (2003). Définition et mise au point d'une méthode de préservation des chemins ruraux. Le Mans, Ecole supérieure des géomètres topographes, 92 p.

PERRIER-CORNET, P., Ed. (2002). *Repenser les campagnes*. Bibliothèque des territoires. La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, DATAR, 280 p.

SABAU, C. (2006). "Sur les chemins de la randonnée. Synthèse bibliographique appliquée au marais Audomarois.", Enita Clermont, 43 p.

SAUSSIER, S., ET YVRANDE-BILLON, A. (2007). *Economie des coûts de transaction*. Paris, La Découverte, 122 p.