



LA CIRCULATION DES ENGINES MOTORISÉS DANS LES ESPACES NATURELS

UN POINT LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE
À L'USAGE DES ÉLUS DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE



La rédaction de ce document a été assurée par la Frapna Isère, Mountain Wilderness et Paysages de France
Corrections, mise en page et diffusion : Frapna Isère
Document réalisé avec le soutien du Conseil général de l'Isère

Bibliographie

L'application de la loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels – Guide de l'élu et des administrations, Ministère de l'Environnement, 1992

La circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels – plaquette et site Internet du Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement

Code Permanent Environnement et Nuisances, Editions Législatives, 2004

Site Internet Légifrance, service public de l'accès au droit : <http://www.legifrance.gouv.fr/>

Site Internet de Mountain Wilderness France, rubrique « Législation » : <http://france.mountainwilderness.org/>

La circulation motorisée dans les milieux naturels et le droit dans les parcs naturels régionaux – Aurélie Tournier, Parc naturel régional des Ballons des Vosges, Octobre 2004

INTRODUCTION

La rapide progression des loisirs motorisés et la diversification des types de véhicules tout terrain menacent de plus en plus gravement, non seulement la tranquillité publique du fait du bruit de ces véhicules, mais surtout la faune, la flore et les espaces naturels utilisés.

La gestion des loisirs motorisés permettra donc de protéger des espaces naturels tout particulièrement sensibles et exposés à ce type de pratiques qui font peser d'importantes pressions sur ces territoires.

Les espaces ruraux, essentiellement composés de paysages ouverts et aisément accessibles, comptent le plus grand nombre de chemins ouverts à la circulation publique. Les espaces forestiers sont également rendus accessibles par les pistes d'exploitation qui y sont tracées. Ces espaces naturels constituent parallèlement des atouts touristiques et attirent ainsi des touristes de tous horizons : randonneurs, vététistes, mais aussi trialistes, quadeurs, ... Les conflits d'usage peuvent donc se multiplier du fait de l'augmentation de ces pratiques touristiques et des nuisances

induites par les engins motorisés, aujourd'hui de plus en plus puissants et performants, repoussant les limites de l'accessibilité.

La qualité naturelle de ces espaces, les zones de silence et de tranquillité qu'ils représentent pour de nombreux citoyens, sont aujourd'hui menacées par la sur fréquentation.

Encadrer de telles pratiques pour limiter leurs impacts sur les milieux naturels et assurer ainsi la conservation de sites de qualité, de zones naturelles attractives pour un public, de plus en plus nombreux, en quête d'un tourisme de nature plus doux, constitue un véritable atout des espaces naturels communaux.

L'objet de ce guide est d'explicitier les termes de la loi afin de faciliter la prise de décision par les élus et de les inciter à aller plus loin dans la gestion de la pratique des loisirs motorisés dans les espaces naturels.

PLAN

Le cadre légal	p. 2
L'application de la loi	p. 4
1. Les compétences de chacun	p. 4
2. Les difficultés rencontrées	p. 4
<i>Annexe : à propos de la circulation des motoneiges</i>	p. 6
Des outils pour encadrer et maîtriser	p. 7
<i>Annexe : exemple d'arrêté municipal</i>	p. 8
Glossaire	p. 11

LE CADRE LÉGAL

Introduction

Les espaces naturels ont une valeur patrimoniale pour les générations actuelles et futures. L'État et les collectivités territoriales, qui en sont les garants, en assurent la protection et la gestion. Chacun peut ainsi jouir de paysages de qualité ; les agriculteurs, les chasseurs, les randonneurs, les touristes et les sportifs peuvent ainsi également exercer leurs activités sans détruire un milieu ou provoquer des conflits d'usage.

Parallèlement, le droit français consacre le principe de la liberté de circulation qui s'applique à tout possesseur de véhicule à moteur. Or, la pratique non réglementée du tout-terrain motorisé s'oppose à la conservation des milieux, à la préservation d'espèces animales et végétales et, de manière générale, à la protection des espaces naturels et des paysages, protection reconnue d'intérêt général par la loi de 1976 relative à la protection de la nature.

En effet, la pénétration motorisée dans la nature n'est pas sans conséquences.

Les impacts des véhicules à moteur sur le milieu naturel sont multiples et non négligeables :

- érosion du sol ;
- pollution de l'air ;
- nuisances sonores : le bruit des véhicules constitue une gêne majeure pour les autres utilisateurs du milieu ;
- atteintes écologiques : le passage de véhicules motorisés représente une nuisance importante pour la faune et la végétation, notamment pour les jeunes plants et ceux de petite taille.

C'est pourquoi en 1991, le législateur, motivé par la protection des espaces naturels, par la volonté de faire cesser les troubles causés aux autres utilisateurs du milieu (agriculteurs, éleveurs, résidents, randonneurs), et de moraliser la fréquentation des espaces naturels, interdit la pratique du tout-terrain motorisé en dehors des voies et chemins.

La loi du 3 janvier 1991 renforce ainsi un dispositif juridique jusque là insuffisant et dote les autorités administratives, et surtout les maires, de nouveaux pouvoirs de police.

Elle a été codifiée aux articles L.362-1 à L.362-8 du code de l'environnement.

1- Le principe d'interdiction du hors piste

Article 1er de la loi du 3 janvier 1991 : « *En vue d'assurer la protection des espaces naturels, la circulation des véhicules à moteur est interdite en dehors des voies classées dans le domaine public routier de l'État, des départements et des communes, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur.* »

Les véhicules motorisés ne peuvent donc pas circuler dans les espaces naturels hors des voies ouvertes à la circulation ; le hors-piste est strictement prohibé.

2- Les exceptions

L'article 2 de la loi du 3 janvier 1991 liste les exceptions au principe d'interdiction de l'article 1 :

« *L'interdiction prévue à l'article 1er ne s'applique pas - aux véhicules utilisés pour remplir une mission de service public - sous réserve des dispositions des articles L. 2213-4 et L. 2215-3 du code général des collectivités territoriales l'interdiction ne s'applique pas aux véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels et - elle n'est pas opposable aux propriétaires ou à leurs ayants droit circulant ou faisant circuler des véhicules à des fins privées sur des terrains appartenant aux dits propriétaires.* »

3- Le cas particulier des motoneiges

Une motoneige est un engin motorisé spécialement conçu pour se déplacer sur la neige. Ces véhicules entrent dans le champ d'application de l'article 1er

de la loi du 3 janvier 1991. N'étant pas immatriculés, ils ne peuvent emprunter les voies ouvertes à la circulation publique. Les motoneiges constituent pourtant un cas particulier puisqu'un article leur est spécialement consacré.

En effet, l'article 3 de la loi précise que :

« L'utilisation à des fins de loisirs, d'engins motorisés conçus pour la progression sur neige est interdite. »

Et l'article 4 précise que cette interdiction *« ne s'applique pas sur les terrains ouverts dans les conditions prévues au troisième alinéa de l'article 2. »*

Ainsi, l'usage de motoneiges est possible à des fins professionnelles (ex : le ravitaillement d'un restaurant d'altitude ne bénéficiant d'aucune route déneigée), pour l'exercice de missions de service public (secours) ou sur un terrain strictement délimité et ayant fait l'objet d'une autorisation spécifique du maire selon l'article L.442-1 du code de l'urbanisme.

La notion de « à des fins de loisirs » a longtemps porté à ambiguïté. Celle-ci est cependant de mieux en mieux encadrée par la jurisprudence. Le Conseil d'Etat est notamment intervenu en 1997 et 2003 pour préciser que le convoyage de clients en motoneige était assimilable à un loisir et n'entraînait pas dans la catégorie des activités autorisées par la loi. En conclusion, il est interdit pour les particuliers, de « circuler librement, individuellement ou en groupe, ou de se déplacer d'un point à un autre avec ce type d'engins pour leurs loisirs ». De plus, les professionnels ne peuvent organiser les activités suivantes :

- location de scooters des neiges à des particuliers pour le loisir en dehors d'un terrain autorisé,
- transport et promenade de touristes sur ces engins,
- organisation de randonnées, de manifestations sportives ou de compétitions de motoneiges.

« L'élaboration d'une loi correspond à un besoin social et aux nécessités de l'intérêt général. La loi sur la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels ne fait pas exception à la règle et a voulu répondre à une forte attente : compléter les dispositions de la loi de protection de la nature en évitant aux espaces naturels les dommages supplémentaires qui pourraient être liés à la circulation non maîtrisée des véhicules à moteur. »

Gilbert SIMON

Directeur de la nature et des paysages
au Ministère de l'Environnement de 1992 à 1996

L'APPLICATION DE LA LOI

1- LES COMPÉTENCES DE CHACUN

1. Le rôle du maire

La loi reconnaît le rôle primordial des maires, qui par leur connaissance du terrain, sont les mieux à même de concilier sur un même territoire protection des milieux naturels, qualité de vie des habitants et développement économique de la commune.

Le maire a en effet pour première mission de faire respecter la législation en vigueur. Pour ce faire, il convient de prendre toutes mesures de prévention, d'information du public, notamment par voie d'affichage mais également de constater ou faire constater et sanctionner toute infraction aux dispositions légales et réglementaires.

Le maire a également pour rôle d'arbitrer les conflits éventuels qui opposent entre eux des habitants aux intérêts divergents, ou des usagers de la nature qui ont une opinion différente sur l'utilisation des chemins. Pour jouer ce rôle d'arbitre, il dispose avant tout de moyens réglementaires que l'on peut combiner ou bien utiliser séparément :

- interdire par arrêté motivé (art. n°2213-4 du Code général des collectivités territoriales - CGCT), pour des motifs tenant à la protection du milieu naturel et à la tranquillité publique, certaines voies ou certains secteurs de la commune, à toutes ou certaines catégories de véhicules que le maire définira, ces véhicules pouvant ne pas être motorisés,
- autoriser l'installation d'un terrain aménagé (art. 2, alinéa 3 de la loi n° 91-2) réservé à la pratique de sports ou de loisirs motorisés,

- donner son avis sur l'organisation d'une épreuve sportive comportant des véhicules à moteur (ces épreuves étant soumises à autorisation préfectorale),
 - participer à l'élaboration d'un plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée, dont la création et l'entretien seront à la charge du département.
- Le maire peut aussi prendre conseil auprès d'administrations ou d'organismes compétents (ONF, Conservatoire du littoral...), et établir une concertation pour mener une politique d'ensemble cohérente.

2. Le rôle du préfet

Il appartient aux préfets de veiller au respect des textes et d'obtenir des maires la bonne application de la loi dans le département dont ils ont la charge.

Le préfet est également compétent pour autoriser ou non les épreuves et compétitions de sports motorisés, y compris en dehors des voies ouvertes à la circulation publique. C'est le décret n° 55-1366 du 18 octobre 1955 portant réglementation générale des épreuves et compétitions sportives sur la voie publique qui fait référence en la matière. Il appartient alors au préfet de prendre en compte l'intérêt de tous lorsqu'une demande lui est faite pour une compétition dans les espaces naturels.

Ce type de compétitions peut en effet très facilement contrevenir aux dispositions de protection de l'eau, de l'air, de la faune, de la flore, des espaces, des paysages... protections reconnues d'intérêt général. Il peut donc, le cas échéant, en refuser l'organisation.

2- LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

1. La circulation des quads

La réglementation de la circulation des quads n'est pas explicitement envisagée dans la loi de 1991 car ces véhicules n'existaient pas à l'époque.

Concernant les quads immatriculés, c'est le même cas

de figure que pour n'importe quel véhicule, que ce soit un 4x4 ou une voiture particulière conduite par "monsieur tout le monde" : la pratique à des fins de loisirs du quad est interdite hors route ouverte à la circulation publique.

Concernant les quads non immatriculés, ils ne peuvent rouler ni dans les espaces naturels, ni sur les routes ouvertes à la circulation publique. La pratique à des fins de loisirs de ces engins doit donc être cantonnée aux terrains aménagés (et officiellement autorisés) spécifiquement à cet effet.

2. La circulation des propriétaires sur leur terrain

Les propriétaires ou leurs ayants droit peuvent circuler ou faire circuler des véhicules sur des terrains leur appartenant. Mais cette liberté est limitée à un usage normal à des fins privées par les propriétaires de leurs terrains, et elle exclut un usage collectif par des pratiquants de sports motorisés, qui nécessite des autorisations spécifiques. Ainsi, des propriétaires ne peuvent donner leur accord pour le passage d'engins motorisés sur leur terrain à des fins de loisir, car il faut dans ce cas l'autorisation du maire pour la création de terrains de sports motorisés.

De plus, cette liberté peut être restreinte par des réglementations locales prises par arrêté municipal ou préfectoral.

Concernant les motoneiges, l'article 3 d'interdiction générale de la loi s'applique y compris aux propriétaires. Dans son arrêt du 30 décembre 2003, le Conseil d'État a ainsi souligné que l'utilisation d'une motoneige par un propriétaire privé ou ses ayants droit sur un terrain lui appartenant était autorisée à des fins d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels (article L. 362-2 du code de l'environnement), mais qu'elle était soumise à l'interdiction à des fins de loisirs prévue par l'article L. 362-3.

3. L'accès aux chalets d'alpage

L'accès aux chalets d'alpage et résidences secondaires est possible par l'utilisation des voies ouvertes à la circulation publique, et notamment, des chemins ruraux. Les propriétaires ou ayants droit peuvent également circuler sur les terrains leur appartenant, dans la limite d'un usage normal, sans que celui-ci ne soit clairement défini. Cette notion exclut en revanche un usage collectif par des pratiquants de sports motorisés, qui nécessite des autorisations spécifiques.

Pour la période hivernale, le Conseil d'État a rappelé dans son arrêt du 30 décembre 2003 qu'une voie publique enneigée ne perd pas son statut de voie publique. La circulation de véhicules à moteur y reste donc possible, à l'exception des motoneiges. Ces véhicules n'étant pas immatriculés, ils sont matériellement interdits de circulation sur les voies publiques ouvertes à la circulation. Leur utilisation par un propriétaire sur son propre terrain est également interdite à des fins autres que d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels. L'accès aux chalets d'alpage et résidences secondaires est donc illégal au moyen de motoneiges. De plus, ainsi que le rappelle la Section des Travaux Publics du Conseil d'État dans son avis du 27 février 1997 : « *la loi n'ouvre à l'autorité administrative aucune possibilité d'accorder [à des propriétaires de chalets ou à des exploitants de restaurants d'altitude], en dérogation à ses dispositions, des autorisations exceptionnelles de déplacement.* » La Cour d'Appel de Chambéry a ainsi été amenée à sanctionner des particuliers ayant utilisé des motoneiges pour se rendre dans leur chalet inaccessible par la route*.

4. Le convoyage de clients

Le Conseil d'État, dans son avis n°360.067 du 25 février 1997, considérait que le convoyage de clients n'entraînait pas dans le cadre des activités autorisées. Malgré cet avis, et durant de longues années, cet usage n'a été que très rarement sanctionné. Dans son arrêt du 30 décembre 2003 (voir sur www.legifrance.gouv.fr), le Conseil d'État confirme son avis de 1997. Il ne saurait donc plus être question de tolérer cette pratique. Le ministère de l'Écologie et du Développement durable vient d'ailleurs de le rappeler dans sa réponse à une question écrite au gouvernement du député J. Giraud, rappelant au passage que la loi n'autorise pas les autorités locales, préfets, maires ou présidents de conseils généraux, à « délivrer des autorisations exceptionnelles de circulation - générales ou particulières - pour de tels engins », et qu'en revanche, il leur appartient de faire appliquer cette loi localement.

* Cour d'appel de Chambéry, arrêts n°98/792, n°98/794 et n°98/795 du 18 novembre 1998, dossier n° 98/00264, no 98/00353 et n°98/00354

Question au gouvernement à propos de la circulation des motoneiges

Question N° : 25963 de M. Giraud Joël (Socialiste - Hautes-Alpes) - Ministère interrogé : écologie

Question publiée au JO le : 06/10/2003 page : 7573 - Réponse publiée au JO le : 06/07/2004 page : 5112

Texte de la question

M. Joël Giraud attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie et du développement durable sur le problème récurrent de l'utilisation des véhicules terrestres dans les espaces naturels. La loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 et les textes réglementaires afférents interdisent clairement la circulation aux véhicules à moteur en dehors des voies classées dans le domaine public routier et des voies privées ouvertes à la circulation publique. Concernant plus précisément les motoneiges, cette même loi interdit leur utilisation à des fins de loisirs. Malgré ces textes, de nombreuses associations de défense de l'environnement déplorent une augmentation importante du trafic de ces véhicules à moteur dans les espaces naturels. En dehors de l'aspect sécuritaire, ces engins ont des effets néfastes sur l'environnement, qui ne sont plus à démontrer : nuisances sur la faune et la flore, facilitation du braconnage, pollution sonore et environnementale. Il lui demande donc quelle est sa position sur ce dossier et si elle compte mettre en oeuvre des actions concrètes afin de mettre un terme à cette dérive et faire appliquer les textes législatifs et réglementaires.

Texte de la réponse

Le ministre de l'écologie et du développement durable a pris connaissance, avec intérêt, de la question relative à l'utilisation des véhicules terrestres dans les espaces naturels. La loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 dans ses articles 3 et 4, codifiés à l'article L. 362-3 du code de l'environnement, définit très strictement la circulation des engins conçus pour la progression sur la neige. La circulation à des fins de loisirs de ces véhicules à moteur appelés motoneiges est interdite, sauf sur des terrains dûment autorisés au titre de l'article L. 442-1 du code de l'urbanisme. Le ministre chargé de l'environnement a rappelé ces dispositions par voie de circulaire aux préfets. Les termes de la circulaire du 30 novembre 2000 ont été confirmés par le Conseil d'État dans un arrêt du 30 décembre 2003 statuant sur un contentieux. Seule la disposition indiquant qu'« une voie momentanément fermée à la circulation par décision d'une autorité locale perd son statut de voie ouverte à la circulation publique et est alors soumise au principe d'interdiction de l'article 1er de la loi » est annulée. Cet arrêt a tout d'abord confirmé que les motoneiges sont soumises aux articles 3 et 4 de la loi (codifiés à l'article L. 362-3 du code de l'environnement), mais aussi à l'article 1er de cette loi (codifié à l'article L. 362-1 du même code), puisque ces engins présentent toutes les caractéristiques des véhicules à moteur. Mis à part les cas prévus à l'article 2 (article L. 362-2 du code de l'environnement), la circulation dans les espaces naturels est donc interdite aux motoneiges et, de ce fait, l'accès, en dehors des voies, à des chalets isolés ou à des restaurants d'altitude. L'arrêt du Conseil d'État a d'ailleurs souligné que l'utilisation d'une motoneige par un propriétaire privé ou ses ayants droit sur un terrain lui appartenant était autorisée à des fins d'exploitation ou

d'entretien des espaces naturels (article L. 362-2 du code de l'environnement), mais qu'elle était soumise à l'interdiction à des fins de loisirs prévue par l'article L. 362-3. Concernant les terrains de sport motorisés ouverts dans les conditions prévues à l'article L. 442-1 du code de l'urbanisme, le Conseil d'État conforte la circulaire en indiquant que ces terrains « doivent être matérialisés par des balises ou tout autre moyen rendant leurs limites clairement identifiables ». Le même arrêt confirme également que les ravitaillements des refuges sont possibles en utilisant des motoneiges, mais que le convoyage des clients jusqu'à ces mêmes refuges relève plus d'une utilisation à des fins de loisirs prohibée par l'article 3 de la loi (L. 362-3 du code de l'environnement) et que cet usage ne peut être regardé comme se rapportant à une mission de service public. L'arrêt rappelle enfin que la loi n'autorise pas les autorités locales, préfets, maires ou présidents de conseil généraux, à « délivrer des autorisations exceptionnelles de circulation - générales ou particulières - pour de tels engins ». En revanche, il leur appartient de faire appliquer cette loi localement.

DES OUTILS POUR ENCADRER ET MAÎTRISER

Au préalable

Une fois la décision d'organiser sur le territoire communal les loisirs motorisés, une démarche devra être organisée pour parvenir à maîtriser ces pratiques.

Une première phase devra consister à évaluer la sensibilité du milieu naturel afin de définir des zones d'intérêt majeur à protéger et à valoriser. Cette évaluation devra se baser sur différents facteurs : fragilité du milieu, présence d'espèces protégées ou rares, sécurité, bruit, voisinage... il pourra ainsi être établi une cartographie des espaces naturels sensibles et un inventaire des ressources et des besoins des habitants.

Devra ensuite être organisée, afin d'obtenir la plus large adhésion, une concertation préalable à toute prise de décision réunissant tous les acteurs intéressés : clubs de loisirs motorisés, associations de tourisme, associations de protection de l'environnement, maires des communes voisines...

Une fois les décisions arrêtées une action de sensibilisation restera à mener en explicitant les droits et devoirs de chacun. Une campagne d'information devra alors être organisée (réalisation de panneaux présentant le milieu naturel, son intérêt et ses fragilités, les itinéraires recommandés...).

1- La Charte des Parcs naturels régionaux (PNR)

En application de l'article 8 de la loi de 1991, la charte de chaque parc naturel régional comporte un article établissant les règles de circulation des véhicules à moteur sur les voies et chemins de chaque commune adhérente au parc.

Littéralement, les chartes des PNR doivent définir pour chaque commune les conditions de circulation sur l'ensemble des voies du territoire communal.

La charte liant l'Etat et chaque commune adhérente du parc, ceux-ci devront alors appliquer ses orientations et mesures en les traduisant dans des arrêtés préfectoraux ou municipaux.

2- La définition d'itinéraires de randonnée motorisée

La randonnée motorisée constitue l'une des dimensions essentielles des loisirs motorisés.

Dans ce sens, l'article 7 de la loi de 1991 permet la création de plans départementaux des itinéraires de randonnées motorisées.

La définition de ces plans relève de la compétence du conseil général. Chaque commune concernée doit approuver par délibération du conseil municipal la partie de l'itinéraire qui traverse son territoire et veiller à ce que les parcours ainsi définis aient été sélectionnés en tenant compte notamment de l'intérêt écologique des secteurs traversés. La décision finale revient au conseil général.

Ces itinéraires reconnus permettent de maîtriser les flux des pratiquants du tout-terrain motorisé.

3- La fermeture des voies

La sensibilité particulière de certains milieux peut conduire à interdire ou organiser, par arrêté, l'accès de certaines voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules motorisés sur le fondement des articles L.2213-1 et L.2213-4 du code général des collectivités territoriales :

Article L.2213-1

Le maire exerce la police de la circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'Etat dans le département sur les routes à grande circulation.

Les conditions dans lesquelles le maire exerce la police de la circulation sur les routes à grande circulation sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article L.2213-4

Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules

Exemple d'arrêté municipal portant sur l'usage de voies et/ou portions de voies communales

Vu le Code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L 2213-1 et L 2213-4.

Vu la loi n°91-2 du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels et portant modification du Code des communes.

Vu le décret n°92-258 du 20 mars 1992 portant modification du Code de la route en application de la loi n°91-2 du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels et portant modification du Code des communes.

Considérant qu'il est nécessaire de réglementer la circulation des véhicules à moteur afin d'assurer la protection des espaces naturels particulièrement sensibles de la commune constitués par :

- la forêt "A" définie au POS comme espace boisé classé,
- le marais "B" identifié à l'inventaire ZNIEFF de type 1,
- la vallée "C" inscrite à l'inventaire des sites du département*.

Considérant que le conseil municipal a adopté la proposition du conseil général tendant à inclure certains chemins ruraux de la commune dans le plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR), ce qui conduit à les interdire à la circulation des véhicules motorisés.

Arrête :

Article 1er

La circulation des véhicules à moteur est interdite de manière permanente sur les voies suivantes de la commune :

- le chemin rural allant de la parcelle "x" à la parcelle "y",
- le chemin rural allant de la parcelle "a" à la parcelle "b",
- le chemin d'exploitation desservant les fonds "x, y et z".

Article 2

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés à des fins professionnelles d'exploitation, de gestion ou d'entretien des espaces naturels :

- sauf pendant la période allant du... au ...,
- sauf pendant les périodes où les conditions climatiques (neige, fortes pluies) accentueraient l'impact de ces véhicules sur l'environnement.

Article 3

Le présent arrêté sera publié et affiché en mairie et en tout lieu qui sera jugé utile. De plus, les panneaux faisant référence à cet arrêté seront apposés aux abords des chemins désignés à l'article 1er. Ampliation de l'arrêté sera transmise à Monsieur le préfet de l'Isère.

Le maire

**Ces milieux sont indiqués à titre indicatif, l'on pourrait également faire référence à d'autres milieux : étangs, tourbières, pelouses sèches, etc.*

dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques.

Dans ces secteurs, le maire peut, en outre, par arrêté motivé, soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s'exerçant sur la voie publique, à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et ne peuvent s'appliquer d'une façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels.

Ainsi, toute voie (les voies communales, les chemins ruraux, les chemins privés de particuliers, chemins d'exploitation faisant partie du domaine privé communal...) peut faire l'objet d'un arrêté municipal de fermeture pour des motifs liés à l'environnement notamment ou exclusivement.

Les arrêtés municipaux pris sur le fondement des articles L.2213-1 et L.2213-4 du code général des collectivités territoriales devront respecter les règles suivantes à peine de nullité :

- Viser les textes en vigueur : les articles L.2213-1 et L.2213-4 du CGCT, les articles L.362-1 et suivants du code de l'environnement et le décret n°92-258 du 20 mars 1992 portant modification du code de la route et application de la loi du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels ;
- Motiver l'arrêté : assurer la protection des espaces naturels, la tranquillité publique, un développement touristique respectueux du patrimoine naturel ;

- Nommer les milieux naturels à protéger, justifier leur sensibilité ou indiquer le type de protection dont ils bénéficient ;

- Identifier les voies interdites à la circulation ;

- Indiquer précisément les dérogations permanentes (véhicules de secours, gendarmerie...) ou temporaires ;

- L'interdiction ne doit jamais présenter un caractère général et absolu (interdire par exemple la circulation sur la totalité des chemins ruraux).

Le représentant de l'Etat dans le département dispose de pouvoirs identiques. Ces pouvoirs s'exercent de droit sur plusieurs communes et par substitution sur une commune, après mise en demeure adressée au maire et restée sans effet.

4- Les sanctions

Les dispositions combinées du code de l'environnement et du décret n°92-258 du 20 mars 1992 indiquent quelles sont les personnes habilitées à constater les infractions et dressent la liste des sanctions applicables en cas d'infraction.

En application des dispositions de l'article L.362-5 du code de l'environnement, outre les officiers (les maires et leurs adjoints, les officiers et gradés de la gendarmerie) et agents de police judiciaire (gendarmes titulaires et inspecteurs de la police nationale), sont habilités à constater les infractions :

- les ingénieurs, les chefs de district et agents techniques des eaux et forêts et les gardes champêtres ;
- les fonctionnaires et agents commissionnés et assermentés au titre de la protection de la nature par le ministre chargé de l'environnement ;
- les agents commissionnés et assermentés de l'Office national des forêts, de l'Office national de la chasse et de la faune sauvage, du Conseil supérieur de la pêche et des parcs nationaux.

Les agents verbalisateurs sont tenus de constater les infractions dont ils ont connaissance en vertu des articles 19 et 40 du code de procédure pénale.

Il est important de noter que les procès verbaux dressés en la matière font foi jusqu'à preuve du contraire.

Ces documents doivent être remis ou envoyés par lettre recommandée au procureur de la République. Cette remise ou cet envoi doit avoir lieu, à peine de nullité, au plus tard 5 jours francs après celui où l'infraction a été commise.

En application du décret précité sera puni de l'amende prévue pour les contraventions de 5ème classe (1500 euros d'amende au plus et jusqu'à 3000 euros en cas de récidive) tout conducteur qui aura contrevenu à l'interdiction de circulation des véhicules à moteur en dehors des voies ouvertes à la circulation publique et à l'interdiction de l'utilisation à des fins de loisirs d'engins motorisés conçus pour la progression sur neige. Seront punis de la même peine les conducteurs qui auront contrevenu à une mesure d'interdiction de circulation prise en application du code général des collectivités territoriales, par le maire ou le préfet.

L'agent qui aura constaté l'infraction pourra décider d'immobiliser et de placer en fourrière le véhicule en infraction.

Le tribunal saisi des poursuites pourra prononcer l'immobilisation du véhicule pour une durée au plus égale à six mois en cas de première infraction, et à un an en cas de récidive.

En pratique et afin d'éviter un éventuel classement des procès verbaux (à la discrétion du Procureur en fonction de l'engagement de ses services et de l'importance accordée à la législation relative à la protection de la nature), la plus simple et immédiate façon, pour un agent assermenté, de sanctionner les contrevenants est de déclasser l'infraction (de 5ème en 4ème classe par exemple) et d'en passer par le timbre-amende (135 euros par engin verbalisé).

GLOSSAIRE

L'application sur le terrain des principes ci-dessous définis connaît de nombreuses difficultés, le texte étant, selon les parties, interprété de manière différente et contradictoire.

Face à de telles divergences, source d'importants conflits, il apparaît nécessaire de faire la lumière sur certaines notions utilisées dans le texte de la loi.

Les Véhicules

Qu'est-ce qu'un véhicule à moteur ?

Article R.311-1 du code de la route

Les cycles, ayant au moins deux roues et propulsés exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, sont des véhicules, mais ne sont pas des véhicules à moteur. Ne sont pas non plus qualifiées de véhicules à moteur les motocyclettes légères dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³ et dont la puissance n'excède pas 11 kilowatts.

a) Véhicules courants

- cyclomoteur, motocyclette, tricycle à moteur (véhicule à trois roues symétriques à moteur dont le poids à vide n'excède pas 1000 kilogrammes), voiture particulière, camionnette, véhicule de transport en commun (autobus ou autocar) [...].

- quadricycles à moteur : Les quads sont des véhicules tout terrain à quatre roues équipés de moteur allant de 50 à 500 cm³. Le quad est venu remplacer l'ATC (véhicule à 3 roues) dont la production a été stoppée par les constructeurs compte tenu de sa dangerosité. Le quad est un hybride entre la moto et la voiture. Il peut se conduire sans permis, bien sûr uniquement sur des circuits privés et seuls les modèles homologués peuvent être utilisés sur les routes ouvertes à la circulation, peu de modèles sont à l'heure actuelle homologués.

Conditions pour conduire un quad homologué en France, selon l'arrêté du 12 février 1999 du Journal officiel N° 48 du 26 février 1999 et les Articles R221-4 à R22-7 du Code de la Route :

- Quadricycle léger à moteur/ Quad homologué < 50 cc : A partir de 16 ans sans permis avec le BSR.
- Quadricycle lourd à moteur/ Quad homologué > 50 cc : A partir de 16

ans : permis AL ou par équivalence permis : A, B, A1 ou B1...

L'assurance est obligatoire ainsi que le port d'un casque homologué.

La principale limitation de circulation pour ces deux catégories est l'interdiction d'emprunter les autoroutes.

b) Véhicules d'intérêt général

- véhicule d'intérêt général prioritaire : véhicule des services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie et d'intervention des unités mobiles hospitalières ;

- véhicule d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage : ambulance de transport sanitaire, véhicule d'intervention d'Électricité de France et de Gaz de France, du service de la surveillance de la Société nationale des chemins de fer français, véhicule de transports de fonds de la Banque de France, du ministère de la justice affecté au transport de détenus, des associations médicales concourant à la permanence des soins, des médecins lorsqu'ils participent à la garde départementale et engin de service hivernal.

c) Véhicule et matériel agricoles

véhicule ou matériel normalement destiné à l'exploitation agricole : tracteur ou machine agricole automotrice (vitesse ne pouvant excéder 25 km/h).

Qu'est-ce qu'un véhicule utilisé pour remplir une mission de service public ?

Il s'agit des véhicules d'intérêt général listés plus haut.

Obligation d'immatriculation des véhicules et réception

a) Immatriculation

articles R.317-8 et suivants et R.322-1 et suivants du code de la route

Tout propriétaire d'un véhicule à moteur

[...] qui souhaite le mettre en circulation pour la première fois, doit adresser au préfet du département de son domicile une demande de certificat d'immatriculation en justifiant de son identité et en déclarant son domicile.

Le fait, pour tout propriétaire, de mettre en circulation un véhicule sans avoir obtenu un certificat d'immatriculation est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Tout véhicule à moteur doit être muni de deux plaques d'immatriculation. Toutefois toute motocyclette, tout tri-cycle ou quadricycle à moteur, tout cyclomoteur peut ne porter qu'une plaque d'immatriculation.

b) Réception

article R.321-1 et suivants du code de la route et Arrêté du 2 mai 2003 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur et de leurs systèmes et équipements

[...] Seuls les véhicules dont le type a fait l'objet d'une réception communautaire et qui sont munis d'un certificat de conformité (délivré par les constructeurs pour les véhicules immatriculés en France conformes à un type ayant fait l'objet d'une réception CE.) valide peuvent être librement commercialisés et mis en circulation.

Ainsi, par exemple, les quads non immatriculés ne peuvent rouler ni dans les espaces naturels, ni sur les routes ouvertes à la circulation publique. La pratique à des fins de loisirs de ces engins doit donc être cantonnée aux terrains aménagés (et officiellement autorisés) spécifiquement à cet effet.

En revanche, pour les quads immatriculés, c'est le même cas de figure que pour n'importe quel véhicule, que ce soit un 4x4 ou une voiture particulière.

Les voies de circulation

Qu'est-ce que le domaine public routier ?

L'ensemble des voies affectées au domaine public routier sont des voies publiques ouvertes à la circulation publique par définition.

Chacune de ces voies est définie par son statut et non pas par son aspect physique ou son entretien.

La fermeture de ces voies ne peut résulter que d'une mesure de police motivée, par arrêté préfectoral ou municipal.

a) Domaine public routier national

Les voies du domaine public routier national (articles L.121-1 et suivants du code de la voirie routière) sont les auto-routes et les routes d'intérêt national ou européen (selon les termes de la loi du 13 août 2004 dont les décrets devant préciser les critères de classement ne sont pas encore parus en juin 2005).

b) Domaine public départemental

Les voies du domaine public routier départemental sont les "anciennes" routes nationales et les routes départementales (articles L.131-1 et suivants du code de la voirie routière). Leur classement et leur déclassement relèvent du conseil général.

c) Domaine public communal

Les voies du domaine public routier communal sont les voies communales (article L.141-1 et suivants du code de la voirie routière).

Leur classement et leur déclassement sont prononcés par le conseil municipal et la commune est tenue d'entretenir la voirie communale, qu'elle soit revêtue ou non.

Qu'est-ce qu'un chemin rural ?

Les chemins ruraux (articles L.161-1 et suivants du code de la voirie routière et articles L.161-1 et suivants du code rural) appartiennent au domaine privé de la commune. Ils sont affectés à la circulation publique et à l'usage du public.

Ils sont ouverts à la circulation du public par définition et leur fermeture

ne peut résulter que d'une mesure de police motivée.

Tout chemin affecté à l'usage du public est présumé, jusqu'à preuve du contraire, appartenir à la commune sur le territoire de laquelle il est situé.

Qu'est-ce qu'une voie privée ?

Les voies privées appartiennent à des particuliers ou à des personnes publiques et sont destinées à la gestion, l'exploitation et la mise en valeur de leurs propriétés. Elles ne sont pas destinées à la circulation du public.

Les chemins d'exploitation (articles L.162-2 et suivants du code de la voirie routière et L.162-1 et suivants du code rural) permettent la desserte et l'exploitation des fonds ruraux ou des forêts. L'usage de ces chemins est commun à tous les propriétaires intéressés dont les terres sont desservies ou traversées par le chemin.

Leur ouverture à la circulation publique est éventuelle et peut se présumer grâce à différentes indications : aspect carrossable, revêtement, desserte d'habitations ou de sites fréquentés, mais la décision d'ouverture appartient en définitive aux propriétaires ou au gestionnaire.

Les voies privées qui n'ont pas le caractère de chemins ou de sentiers d'exploitation sont régies par les règles du droit commun en matière de propriété sous réserve des dispositions de l'article L.162-4 du code de la voirie routière.

Ces voies sont affectées à la communication et à la desserte d'une propriété. Leur ouverture est éventuelle.

Ces voies peuvent être ouvertes à la circulation des véhicules à moteur par décision du propriétaire ou du gestionnaire. Ces voies peuvent également être ouvertes à la circulation publique si elles sont carrossables, si ce ne sont pas des impasses et si elles sont revêtues.

La fermeture d'une telle voie peut résulter de trois sources : elle peut être liée aux caractéristiques du chemin (aspect non carrossable, impasse, pas de revêtement, étroitesse).

Elle peut dépendre du choix du propriétaire. Dans ce cas, aucun formalisme de la décision de fermeture n'est exigé, ni aucune signalisation. La Cour de cassation dans son arrêt du 18 février 2003 a rappelé que la législation en vigueur (article R. 331 du code forestier et article L. 362-1 du code de l'environnement) n'exige pas que « l'interdiction de circulation sur les voies non ouvertes à la circulation publique soit matérialisée ».

Elle peut enfin résulter d'une mesure de police, soit pour des motifs de sécurité, soit pour des motifs d'environnement.

Dans ce cas seulement, l'arrêté doit être publié et une signalisation réglementaire installée sur les abords de la voirie. En tout état de cause, un conducteur qui a l'intention d'emprunter des chemins pour circuler dans des espaces naturels, forestiers ou ruraux doit s'informer préalablement sur la réglementation en vigueur applicable à ces voiries. Les maires des communes concernées, les parcs naturels régionaux visités sont à même de les renseigner.

Les loisirs motorisés

Qu'est-ce qu'un terrain de sports motorisés ?

Par "terrain" il faut entendre des espaces clos, d'un seul tenant, strictement délimités, spécialement aménagés pour la pratique du tout-terrain motorisé et pourvu d'un seul accès pour les spectateurs ainsi que d'une aire de stationnement. Ces terrains doivent être matérialisés par des balises ou tout autre moyen rendant leurs limites clairement identifiables. Le site doit encore être éloigné de toute habitation et hors d'une zone écologiquement sensible.

L'ouverture de terrains pour la pratique de sports motorisés est subordonnée à la délivrance d'une autorisation municipale au titre des installations et travaux divers en application de l'article L.442-1 du code de l'urbanisme. Cette autorisation est obligatoire quelle que soit la taille du terrain.

Cette autorisation doit être obtenue avant la réalisation des travaux d'aménagement, indépendamment des autorisations de fonctionnement ou d'ouverture au public qui sont également requises.

Cette autorisation ne concerne ni les terrains ouverts temporairement à une activité sportive durant moins de trois mois, ni les manifestations sportives autorisées à titre exceptionnel. En outre, l'ouverture de terrains pour la pratique de sports ou de loisirs motorisés d'une emprise totale supérieure à 4 hectares doit faire l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête publique avant que le maire ne délivre l'autorisation définitive. Le maire délivre ou non l'autorisation requise et peut l'assortir de certaines conditions.

L'homologation du terrain : c'est le préfet qui délivre l'homologation du terrain après avis de la commission départementale de sécurité routière. L'homologation vise uniquement à constater que les caractéristiques du terrain, selon sa destination, sont conformes aux impératifs de sécurité. Une telle homologation est valable deux ans.

C'est le préfet qui autorise les pratiques et le type de manifestations prévues sur le terrain (décret du 23 décembre 1958 et arrêté du 17 février 1961). Toute épreuve, compétition ou manifestation de caractère sportif ou non, comportant la participation de véhicules à moteur, organisée dans un lieu non ouvert à la circulation publique, est soumise à une autorisation administrative dès lors que le public est admis à y assister soit à titre onéreux, soit à titre gratuit.

La motoneige de loisirs : les terrains autorisés

Le site choisi pour accueillir un tel circuit doit être éloigné de toute habitation, hors d'une zone écologique sensible. L'espace prévu doit être clos, d'un seul tenant, pourvu d'un accès facile et d'une aire de stationnement. Cela signi-

fic en particulier qu'il est impossible d'autoriser un circuit de randonnée en motoneige, y compris sur un domaine skiable après la fermeture des remontées mécaniques, celui-ci étant assimilé à un espace naturel.

Le convoiage de clients : loisir ou service public ?

Le Conseil d'Etat, dans son avis n°360.067 du 25 février 1997, considèrerait que le convoiage de clients n'entrerait pas dans le cadre des activités autorisées. Malgré cet avis, et durant de longues années, cet usage n'a été que très rarement sanctionné. Dans son arrêt du 30 décembre 2003, le Conseil d'Etat confirme son avis de 1997. Il ne saurait donc plus être question de tolérer cette pratique. Le ministère de l'Ecologie et du Développement durable vient d'ailleurs de le rappeler dans sa réponse à une question écrite au gouvernement du député J. Giraud, rappelant au passage que la loi n'autorise pas les autorités locales, préfets, maires ou présidents de conseils généraux, à «délivrer des autorisations exceptionnelles de circulation - générales ou particulières - pour de tels engins», et qu'en revanche, il leur appartient de faire appliquer cette loi localement.

Qu'est-ce qu'une manifestation sportive ?

Par dérogation au principe d'interdiction, les épreuves et compétitions de sports motorisés peuvent être autorisées en dehors des voies ouvertes à la circulation publique. L'article 2 de la loi de 1991 (dernier alinéa) énonce en effet que «*Les épreuves et compétitions de sports motorisés sont autorisées, dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat, par le préfet*». Ce décret n'a jamais été adopté.

Les préfets se fondent donc toujours sur le décret n° 55-1366 du 18 octobre 1955 «*portant réglementation générale des épreuves et compétitions sportives sur la voie publique*» pour autoriser les épreuves et compétitions de sports motorisés, y compris en dehors des voies publiques.

Cet arrêté ne s'attache à résoudre que

des considérations relatives à la sécurité et ne tient aucunement compte de l'impact des activités de loisirs motorisés sur l'environnement. Ne sont donc prises en compte ni la loi sur l'eau (1992), ni la loi sur l'air (1996), ni celles sur la protection de la nature (1976, protection de la faune sauvage, et 1995).

Ainsi, contre toute logique d'intérêt général, il est possible de faire passer des quads ou des 4 x 4 dans l'eau, d'organiser des compétitions dans des ZNIEFF, des PNR ou même des Parcs Nationaux, selon que le préfet l'acceptera ou non.

Le cas particulier des rassemblements

(type foire au 4x4, Croisière Blanche, Transvalquad) L'autorisation en est donnée par le préfet ou le sous-préfet, en accord avec les textes en vigueur. Il est de plus en plus courant qu'une concertation réunissant organisateurs, services de l'Etat, représentants des communes concernées et des associations de protection de la nature précède la prise de ces arrêtés d'autorisation.

Signalisation

Les arrêtés préfectoraux ou municipaux imposant la fermeture d'une voie du domaine public routier de l'Etat, des départements ou des communes, d'un chemin rural ou d'une voie privée, doivent être publiés et faire l'objet d'une signalisation réglementaire installée sur les abords de la voirie.

Lorsque la décision de fermeture d'une voie privée relève du propriétaire, aucun formalisme de cette décision n'est exigé, ni aucune signalisation. La législation en vigueur n'exige pas que l'interdiction de circulation sur des voies non ouvertes à la circulation publique soit matérialisée.



La rédaction de ce document a été assurée par la Frapna Isère, Mountain Wilderness et Paysages de France
Corrections, mise en page et diffusion : Frapna Isère
Document réalisé avec le soutien du Conseil général de l'Isère



LA CIRCULATION DES ENJINS MOTORISÉS DANS LES ESPACES NATURELS
UN POINT LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE À L'USAGE DES ÉLUS DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE

Frapna Isère
5 place Bir Hakeim - 38000 Grenoble
tél. 04 76 42 64 08 - frapna-isere@frapna.org