



La circulation des engins motorisés dans les espaces naturels

Un point législatif et réglementaire
à l'usage des élus, des administrations,
et de tous ceux que cela intéresse



Document réalisé avec le soutien de :

La Région Languedoc-Roussillon

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

La Région Rhône-Alpes

La Délégation interministérielle à l'aménagement
et à la compétitivité des territoires

Le Ministère de L'écologie, de l'énergie,
du développement durable et de la mer

Patagonia

Photo de couverture : Vincent Neirinck

Concilier la protection des espaces naturels et la liberté de circulation

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. Les habitants et les résidents à titre temporaire doivent ainsi jouir de paysages de qualité ; les agriculteurs, les chasseurs, les randonneurs, les touristes et les sportifs doivent pouvoir également exercer leurs activités sans détruire un milieu ou provoquer des conflits d'usage.

La pénétration motorisée dans la nature tend à exercer une pression importante sur le cadre de vie des habitants et des autres utilisateurs et n'est pas sans conséquence sur le milieu :

- érosion du sol : les zones fragiles (dunes côtières, zones arides et alpines, terrains pentus) sont vulnérables aux passages répétés de véhicules qui peuvent entraîner des dépôts d'érosion et favoriser le ruissellement, phénomènes qui seront par la suite difficiles à maîtriser ;
- pollution de l'air : outre les gaz d'échappement et leurs nuisances olfactives, sur des espaces où le terrain est nu et sec, la poussière peut constituer une nuisance importante ;
- nuisances sonores : le bruit des véhicules constitue une gêne majeure pour la faune mais aussi pour les autres utilisateurs du milieu ;
- atteintes écologiques : le passage de véhicules motorisés représente une nuisance importante pour les sols et la végétation, notamment pour les jeunes plants et ceux de petite taille. De part leur odorat fortement développé, nombre d'animaux sont également gênés par les émanations des véhicules.

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.

Tel est l'objet du texte de la Loi du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels.

Le but de ce guide est d'explicitier les termes de la loi afin que chacun puisse en saisir les tenants et aboutissants, mais aussi 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.

La Frapna Région, particulièrement intéressée par la question de la publicité mettant en scène ces engins, véritable incitation à enfreindre les lois sur la circulation motorisée, s'est donc associée à Mountain Wilderness pour rédiger ce document. Ainsi, nous avons pu faire un tour véritablement complet de la question.

Sommaire

Le cadre légal	p5
1- Le principe d'interdiction du hors piste	p5
2- Les exceptions	p5
3- Le cas particulier des motoneiges	p6
L'application de la loi	p7
1- Les compétences de chacun	p7
Le rôle du maire	p7
Le rôle du préfet	p8
Le rôle du conseil général	p8
Le rôle particulier du parc naturel régional	p8
Les autres acteurs institutionnels	p9
2- Les difficultés rencontrées	p10
La circulation des quads	p10
La circulation des propriétaires sur leur terrain	p10
L'accès aux chalets d'alpage	p10
Le convoyage de clients	p11
Des outils pour encadrer et maîtriser	p12
1- L'analyse du territoire	p12
2- La définition d'itinéraires de randonnée motorisée	p12
3 - Les terrains	
4- La fermeture des voies	p13
5- La Charte du PNR	p13
6- Les sanctions	p14
La publicité illicite	p15
Pour conclure	p17
Bibliographie	p18
Annexes	p19 à 34
Glossaire	p35 à 41

Le cadre légal

« 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*

La loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 qui régit la circulation des véhicules motorisés dans les espaces naturels a été codifiée aux articles L.362-1 à L.362-8 du code de l'environnement. Elle pose comme principe général l'interdiction de circulation des véhicules motorisés en dehors des voies ouvertes à la circulation. Les textes de la loi et des articles du code de l'environnement font l'objet des annexes 1 et 2.

1- Le principe d'interdiction du hors piste

Article 1^{er} 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 ; le hors-piste est strictement prohibé.

Ainsi l'interdiction du "hors piste" laisse ouvertes aux véhicules motorisés, sous réserve de leur immatriculation, les voies nationales, départementales et communales, les chemins ruraux, ainsi que les voies privées ouvertes à la circulation publique. Le principe d'interdiction de la circulation des véhicules motorisés dans les espaces naturels, en dehors des voies et chemins, n'entrave donc pas la liberté de circulation de tout possesseur d'un véhicule à moteur, ni même la pratique d'un sport ou d'un loisir motorisé puisque les conducteurs disposent dans notre pays de 800 000 km de voies appartenant au domaine public routier, de 1 400 000 km de chemins ruraux et d'un kilométrage très important de voies privées ouvertes à la circulation générale.

Pour les définitions de véhicule à moteur, voies classées dans le domaine public routier, chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique, consulter le glossaire. Pour ce qui concerne les voies ouvertes à la circulation publique, voir également l'annexe 3.

2- Les exceptions

L'article 2 de la loi du 3 janvier 1991 liste les exceptions au principe d'interdiction de circulation des véhicules à moteur hors piste :

« 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 (possibilité pour les maires et les préfets d'interdire l'accès à certaines voies afin de garantir la tranquillité publique ou la protection de l'environnement ; voir page 10) 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 (voir annexe 4).

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'État 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'application de la loi

La loi définit les règles. Il revient aux Maires, aux Préfets, aux agents assermentés des administrations de gestion de l'espace (ONF, parcs nationaux) de la faire appliquer sur le terrain. Elle leur laisse un champ d'initiative non négligeable. Encouragement pour l'avenir : arrêtés d'interdiction, actions de sensibilisation, opération de contrôle coup de poing se multiplient, avec l'adhésion de la grande majorité de nos concitoyens.

1- Les compétences de chacun

Le rôle du maire

Le législateur a reconnu 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. C'est dans cet esprit qu'il leur est demandé de se préoccuper de la pratique des loisirs et sports motorisés et notamment de leur encadrement.

Le maire a en effet pour première mission de faire respecter la législation en vigueur. En qualité de garant de l'ordre public, il doit faire respecter la sécurité et la tranquillité publique. En qualité d'officier de police judiciaire, il lui est demandé d'apporter un soin particulier au respect des dispositions de la loi, et notamment de veiller à ce qu'aucun véhicule ne circule en dehors des voies et chemins du territoire communal. 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. L'application de telles dispositions en vue de la protection de l'environnement repose essentiellement sur un contrôle effectif du principe général d'interdiction, assorti de sanctions le cas échéant.

La règle de l'interdiction de la circulation dans les espaces naturels, en dehors des voies et chemins, ne connaît d'autres exceptions que celles énoncées à l'article L.362-2 du code de l'environnement (article 2 de la loi du 3 janvier 1991).

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 la circulation 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 (voir annexe 4),
- 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. Ces plans ont été institués par l'article 7 de la loi n° 91-2 du 3 janvier 1991, ajoutant un article 56-1 à la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983. Ces itinéraires devraient permettre une meilleure coordination des réglementations. Ils favoriseront aussi l'information des touristes motorisés qui seront mieux avertis des possibilités de randonnée et des interdictions.
- le maire peut aussi prendre conseil auprès d'administrations ou d'organismes compétents (Office national des forêts, Office national de la chasse et de la faune sauvage, Direction départementale de l'équipement et de l'agriculture, Conservatoire du littoral...), et établir une concertation pour mener une politique d'ensemble cohérente.

Le rôle du préfet

Garants de la bonne application de la loi, 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. Puisque aucun décret ultérieur à la promulgation de la loi de 1991 ne vient réglementer cette possibilité, 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. Il appartient cependant au préfet de veiller à prendre en compte l'intérêt de tous lorsqu'une demande lui est faite pour une compétition dans les espaces naturels.

En effet, ce type de compétitions peut 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. Bien que non contraint par le dispositif de la loi du 3 janvier 1991, le préfet se doit de refuser ce type d'épreuves et de compétitions lorsque celles-ci contreviennent à l'intérêt général.

Le cas de la Croisière Blanche, rassemblement de plusieurs centaines de motos, 4x4 et quads dans les Hautes-Alpes, en est une parfaite illustration. Le tribunal administratif de Marseille, saisi par Mountain Wilderness, a annulé successivement les arrêtés d'autorisation des éditions 2005, 2006 et 2009¹ de cette manifestation motorisées, l'autorisation de la l'édition 2009 ayant été suspendue par le juge des référés la veille du départ des 4x4. Le tribunal a en effet jugé qu'une manifestation motorisée d'une telle ampleur n'était pas compatible avec la nécessaire préservation de l'environnement des vallées du Champsaur et du Valgaudemar dans lesquelles elle se déroule.

Le rôle du conseil général

La loi « Lalonde » confie aux départements le soin d'organiser la pratique de la randonnée motorisée en mettant en place les PDIRM : Plans départementaux d'itinéraires de randonnées motorisées.

Ni "parcage", ni exception aux principes d'interdiction de pratique en dehors des voies ouvertes à la circulation publique ou des terrains spécialisés, le PDIRM recense des itinéraires de pratique des randonnées motorisées qui utilisent des voies publiques (routes), des chemins ruraux proposés par les communes propriétaires et rendus inaliénables du fait de leur inscription au PDIRM (comme pour les PDIPR, leurs équivalents pour la randonnée pédestre) ou des voies privées, avec l'accord de leur propriétaire. Le respect de la réglementation est un préalable indispensable à la réussite du PDIRM. Le plan identifie des itinéraires intéressants pour les pratiquants, compatibles avec les objectifs de protection de l'environnement et respectueux du droit. Ce plan n'a vocation ni à interdire la fréquentation des itinéraires non inscrits au PDIRM, ni à générer une offre susceptible d'accroître le nombre de pratiquants.

Le PDIRM fait partie des plans soumis à évaluation des incidences environnementales. Sa mise en place devra veiller au strict respect des propriétaires et des autres usagers, des réglementations concernées et des objectifs de préservation de l'environnement.

Le rôle particulier du parc naturel régional

Les objectifs d'un parc naturel régional sont définis dans le document contractuel qui constitue la charte, qui définit pour le territoire « les orientations de protection, de mise en valeur et de développement. » La promotion d'un tourisme de nature et la préservation des espaces naturels sont deux des objectifs essentiels développés dans ces chartes. La maîtrise de la circulation motorisée en fait bien évidemment partie.

Les communes adhérentes à un parc naturel régional doivent donc se sentir engagées par tous ces objectifs. Le maire d'une commune d'un parc devra mener une politique cohérente avec les objectifs de la charte et mettre en place une réglementation, si cela s'avère nécessaire, pour maîtriser la circulation et/ou pour protéger les zones sensibles sur la commune.

¹ Tribunal administratif de Marseille, jugement n° 0900407 du 29 juin 2009

Certains lois ou décrets mentionnent directement les parcs naturels régionaux. C'est le cas des textes regroupés dans l'annexe 5 du présent document, dans lesquels il est question de pratiques motorisées ou de protection de l'environnement.

La mise en cohérence de ces textes conduit logiquement à encadrer et limiter au maximum des dispositions légales l'intrusion des loisirs motorisés dans ces espaces que sont les parcs naturels régionaux, « cadre privilégié des actions menées par les collectivités publiques en faveur de la préservation des paysages et du patrimoine rural et culturel » (art L 2441-1 du Code rural institué par la loi "paysages"). Cela est d'autant plus vrai pour les communes ayant sur leur territoire des zones sensibles, qui devront en priorité établir des arrêtés municipaux (au titre de l'art. n°2213-4 du CGCT) pour mettre en œuvre sur le terrain les règles répertoriées par la charte du PNR.

Les parcs naturels régionaux ont donc un rôle d'impulsion et de conseil. La réalisation de ce document, accompagné de concertation et d'information auprès des élus de Chartreuse, illustre la façon dont un parc peut être moteur dans le respect de la loi du 3 janvier 1991 et dans l'encadrement et la gestion des loisirs motorisés.

Les autres acteurs institutionnels

D'autres acteurs sont également concernés par cette question, soit au titre de la politique générale qu'ils souhaitent appliquer sur le territoire relevant de leur compétence, soit parce que la loi leur confère un rôle à jouer.

Ainsi, en octobre 2005, le Conseil de la Région Rhône-Alpes a décidé de lancer un appel à l'Etat, aux Préfets et aux Communes, en vue d'une application plus stricte des directives de janvier 1991 et d'une non-reconduction systématique des autorisations exceptionnelles, dans le cadre d'une politique environnementale moderne. Les grandes manifestations de sports motorisés en pleine nature ainsi que l'utilisation croissante de quads, enduros et 4x4 pour la pratique d'un sport ou pour accéder à des logements de vacances, sont pour la Région contraires aux objectifs d'un développement durable.

De la même manière, le Comité de Massif des Alpes s'est prononcé sur la question.

Les comités de Massifs ont été instaurés par la loi Montagne de 1985 ; ces instances consultatives regroupent les principaux acteurs de la montagne, élus, administrations, socio-professionnels..., et définissent les actions souhaitables à mettre en œuvre sur chacun des massifs français, en particulier à travers la préparation des schémas interrégionaux d'aménagement et de développement des massifs. Ils peuvent également, à travers avis et préconisations, orienter les politiques publiques.

Ainsi, lors de sa réunion plénière du 30 novembre 2006, le Comité de Massif des Alpes, co-présidé par le préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et Michel Bouvard, premier vice-président du Conseil général de la Savoie, a adopté à l'unanimité une motion sur les loisirs motorisés dans laquelle il est écrit : « *La qualité des paysages et de l'environnement contribuent à la notoriété du massif alpin. Au delà de participer à la préservation d'une grande biodiversité, ces espaces naturels sont des éléments importants pour le choix de la destination touristique. Les responsables locaux en sont conscients et font porter leurs efforts sur ces aspects notamment en s'efforçant de limiter la circulation automobile dans les stations. Dans ce contexte le développement des loisirs motorisés –motos-neige, quads, circulation des véhicules tout terrain, manifestation autour de ces véhicules– est contradictoire avec les efforts effectués pour valoriser le paysage et le milieu naturel.* »

Le Comité recommande la stricte application de la réglementation, en suggérant que la notion de voie carrossable soit envisagée dans son acception la plus restrictive, ainsi que la limitation des manifestations autour des engins motorisés, reconnues comme des occasions de promouvoir ces pratiques. Le caractère dérogatoire et exceptionnel de ces manifestations a été souligné, ainsi que le fait que l'avis donné par les gestionnaires des territoires concernés devait être suivi à la lettre lors de l'instruction du dossier, en particulier dans les Parcs naturels régionaux, réserves naturelles et zones périphériques de Parcs nationaux.

Concernant les terrains de motoneiges –qui sont soumis à autorisation UTN (Unité touristique nouvelle) depuis le décret n° 2006-1683 du 22 décembre 2006 relatif à l'urbanisme en montagne–, il est demandé à la commission UTN lors de l'examen des demandes d'autorisation, de porter une très

forte attention au respect de la réglementation afin de s'assurer que le terrain présenté a toutes les caractéristiques d'un terrain aménagé au sens de la loi et n'est pas en réalité un circuit en milieu naturel.

2- Les difficultés rencontrées

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.

Un quadricycle lourd à moteur ou un quadricycle à moteur (voir définition dans le glossaire) ne peut en principe circuler que si il est réceptionné et immatriculé.

Ainsi, 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.

A noter que ces engins sont homologués malgré une évidente non adéquation avec la circulation sur route ouverte : l'instabilité des quads a pu ainsi être dénoncée par des revues de moto...

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, et aux propriétaires ou ayants droit sur leur terrain.

La circulation des propriétaires sur leur terrain

L'article L.362-2 du code de l'environnement dispose que l'interdiction générale de circulation en dehors des voies ouvertes à la circulation publique n'est pas opposable aux propriétaires ou à leurs ayants droits circulants ou faisant circuler des véhicules à des fins privées sur des terrains appartenant aux dits propriétaires.

Un ayant droit est une personne qui a acquis un droit d'une autre personne (par exemple un héritier est l'ayant droit du défunt).

Ainsi, 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.

Cette liberté peut par ailleurs être restreinte par des réglementations locales prises par arrêté municipal ou préfectoral sur le fondement du pouvoir de police générale des maires et préfets.

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.

L'accès aux chalets d'alpage

La loi de 1991 ne régit pas expressément l'accès aux chalets d'alpage et résidences secondaires. Le régime de cette utilisation des véhicules à moteur se déduit donc des dispositions générales.

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 ayant droits peuvent également circuler sur les terrains leur appartenant, dans la limite d'un usage normal. Ni les textes en vigueur, ni la jurisprudence ne définissent ce qu'est un usage normal. Cette notion exclut en revanche un usage collectif par des pratiquants de sports motorisés, qui nécessite des autorisations spécifiques. Ces dispositions s'appliquent aux quads immatriculés uniquement. Les propriétaires sur leur terrain peuvent utiliser tous types de quads pour se rendre dans leurs chalets d'alpage et résidences secondaires.

Le Conseil d'Etat 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'Etat 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 (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).

Le convoyage de clients

Le Conseil d'Etat, dans son avis n°360.067 du 25 février 1997, considérait que le convoyage de clients n'entraîne 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.

Des outils pour encadrer et maîtriser

Toute commune, quelque que soit sa situation en zone rurale, de montagne ou forestière, est aujourd'hui la cible des pratiquants de loisirs motorisés et se trouve confronté à la nécessité de gérer et d'encadrer la circulation de ces véhicules. La démarche organisée pour atteindre cette fin devra être volontaire et s'inscrire dans un objectif de développement durable afin de concilier protection de la nature et liberté de circulation.

Considérant la nature et l'importance des intérêts en jeu, parvenir à un réel encadrement de ce type de loisirs est aujourd'hui une nécessité et un large panel de moyens sont à la disposition des élus pour remplir cette mission.

1- L'analyse du territoire

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, à terme, 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...).

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 (voir « Le rôle du conseil général » dans le chapitre précédent)

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

3- Les terrains dédiés aux loisirs motorisés

L'article 2 de la loi de 1991, codifié à l'article L362-3 al. 1 du Code de l'Environnement, prévoit la possibilité d'ouverture de terrains pour la pratique de sports motorisés. Ces ouvertures sont soumises aux dispositions de l'article L. 442-1 du code de l'urbanisme. Depuis octobre 2007, le « permis d'aménager » fusionne plusieurs autorisations préexistantes dans le Code de l'urbanisme, dont celles concernant ces terrains. C'est une autorisation administrative obligatoire.

En zone de montagne, le décret n°2006-1683 du 22 décembre 2006 relatif à l'urbanisme en montagne et modifiant le code de l'urbanisme prévoit que l'article L 145-11 du code de l'urbanisme s'applique aux terrains de sports motorisés. Ils sont donc soumis à la procédure des Unités Touristiques Nouvelles dès que leur superficie atteint ou dépasse les 4 hectares. Un arrêté du préfet coordonnateur du massif autorisera ou non la création du terrain. En aucun cas cette autorisation ne dispense de la délivrance d'un permis d'aménager. Le plan local d'urbanisme doit évidemment être compatible avec l'accueil de tels terrains.

De tels terrains doivent avoir des caractéristiques bien définies : accessibles depuis la voie publique, pourvus d'une aire de stationnement, clos et d'un seul tenant. Ils s'agit en fait de terrains à l'image d'une « piste de kart » et non de circuits de randonnées déguisées. Ainsi, le Conseil d'État considère que les terrains autorisés doivent être matérialisés par des balises ou tout autre moyen rendant leurs limites clairement identifiables, et qu'un itinéraire dans un espace naturel (y compris des pistes de ski) ne peut être regardé comme un terrain. Val d'Isère s'est ainsi vu refusé une autorisation UTN au motif que le « terrain » demandé était en fait un itinéraire de randonnée motorisée.

4- 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 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.

En revanche, ces dispositions ne peuvent pas s'appliquer aux véhicules utilisés pour effectuer une mission de service public ou à des fins professionnelle, de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels.

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.

Un exemple d'arrêté est l'objet de l'annexe 7.

5- La Charte du 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 communes 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.

6- 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 aux dispositions du code de l'environnement relatives à la circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels :

- 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 (garde des réserves naturelles, inspecteurs des sites ...);
- 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 prévu pour les contraventions de 5^{ème} 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'engorgement 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 5^{ème} en 4^{ème} classe par exemple) et d'en passer par le timbre-amende (135 euros par engin verbalisé).

La publicité illicite

Dilemme : comment vendre un 4x4, une moto ou un quad, conçus pour « faire du tout terrain » alors que la pratique de loisirs motorisés dans la nature est interdite en France. Les publicitaires ont longtemps pensé tenir la réponse en tournant leurs images dans des pays à la réglementation plus laxiste et en l'indiquant en bas de l'affiche ou de l'écran. Cette précision n'est cependant pas suffisante : la publicité montrant des engins dans des situations d'infraction en France est strictement interdite.

Le principe d'interdiction de la publicité présentant des véhicules hors piste

La loi Lalonde du 3 janvier 1991 codifiée aux articles L. 362-1 et suivants du code de l'environnement interdit toute forme de publicité directe ou indirecte présentant un véhicule en situation d'infraction aux règles de circulation des véhicules motorisés dans les espaces naturels.

Cependant on assiste à un développement important de la publicité commerciale par des professionnels de loisirs motorisés et des pseudo-professionnels montrant des véhicules circulant dans les espaces naturels et incitant à y circuler.

Des revues spécialisées, des brochures commerciales, des sites internet commerciaux, de partage de vidéo, ainsi que sites personnels, ou des blogs montrent des vidéos ou photos de 4X4, quads, motos... en circulation dans des espaces naturels.

La jurisprudence pénale a pourtant précisé les règles relatives à la publicité présentant des véhicules en situation d'infraction à la loi de 1991.

Les textes applicables

L'article R. 362-3 du code de l'environnement punit « *le fait de réaliser toute forme de publicité directe ou indirecte présentant un véhicule ne respectant les dispositions de l'article L. 362-4* » du même code. Suivant ce dernier texte, est interdite « *toute forme de publicité directe ou indirecte présentant un véhicule en situation d'infraction* ». Cette infraction est punie d'une amende maximale de 1500 euros.

Les éléments de l'infraction

L'infraction est caractérisée lorsque plusieurs éléments sont réunis.

En premier lieu, la publicité doit représenter un véhicule en situation d'infraction avec la loi Lalonde.

Selon l'article L. 362-1 du code de l'environnement :

« 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'Etat, des départements et des communes, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur ».

Cette disposition interdit donc la circulation des véhicules motorisés sur les voies non ouvertes à la circulation, et prohibe par là-même le « hors-pistes ».

La notion de « *voie ouverte à la circulation publique* » n'est pas définie par la loi ou le règlement. Cependant la chambre criminelle de la Cour de cassation² considère que pour être ouverte à la circulation publique, une voie doit être manifestement praticable par un véhicule de tourisme non spécialement adapté au tout-terrain pour qu'une présomption d'ouverture à la circulation existe.

Dans ces conditions, les sentiers, voies non accessibles à des véhicules de tourisme non spécialement adaptés au tout terrain et très difficilement circulables, sont présumés fermés de par leurs seules caractéristiques.

De même circuler dans des ruisseaux et dans des prés n'est pas circuler sur des voies ouvertes à la circulation publique des engins motorisés.

Ainsi, une publicité relative à une randonnée motorisée faite dans des revues spécialisées, sur un site internet ou remis à des participants présentant des véhicules motorisés circulant dans des prés ou des ruisseaux, en dehors de toute voie ouverte à la circulation publique, révèle une situation

²Cass. Crim, 24 avril 2007, n°06-87874

d'infraction à l'article L. 362-1 du code de l'environnement. Il en est de même pour des images ou vidéos sur les sites personnels ou blogs.

En second lieu, c'est la diffusion d'une publicité, qu'elle qu'en soit la forme (photographie, vidéo, image, article, etc) qui entraîne la responsabilité pénale de la personne.

Il n'est pas nécessaire que les auteurs de l'infraction définie par l'article L.362-1 du code de l'environnement soient identifiés dès lors qu'un véhicule est montré en « *situation d'infraction* » et que, par suite, la publicité diffusée est illicite.

La reconnaissance de la « situation d'infraction » découle du seul constat de la publicité d'une circulation d'un véhicule motorisé en dehors des voies classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements et des communes, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur.

Pour la cour d'appel de Grenoble³, le fait qu'une photographie ait été prise en France ou à l'étranger importe peu. Seule la diffusion sur le territoire national d'une publicité montrant une situation contraire à la loi Lalonde est retenue.

En conséquence, la diffusion de publicités sur le territoire national comportant des photographies mêmes prises à l'étranger mais montrant des situations contraires à la loi Lalonde est illicite.

L'inscription sur des images mentionnant explicitement qu'elles sont prises à l'étranger est inefficace pour écarter l'interdiction de l'article L. 362-4 du code de l'environnement.

La cour d'appel de Grenoble précise aussi que la loi Lalonde n'exige pas de connaître l'identité des conducteurs des véhicules pour caractériser l'infraction. Le fait qu'une photographie montre éventuellement un véhicule se trouvant sur un terrain privé (où l'interdiction de circulation n'est pas opposable aux propriétaires privés) n'est pas opposable. La loi Lalonde, en effet, n'exige pas de connaître l'identité des conducteurs des véhicules ni a fortiori leur condamnation.

La chambre criminelle de la Cour de cassation précise que l'accord du propriétaire du terrain sur lequel est photographié un véhicule motorisé circulant dans le milieu naturel ne suffit pas. Il convient de prouver que la circulation motorisée est entreprise « à des fins privées » pour respecter l'alinéa 2 de l'article L. 362-2 du code de l'environnement.

Dans le cas d'une photographie prise sur un terrain aménagé pour la pratique des sports motorisés, l'auteur de la publicité litigieuse devra préciser les lieux de la scène et justifier de l'obtention préalable d'un permis d'aménager défini par le code de l'urbanisme.

³CA Grenoble, 13 mars 2008, n°07/00798

Pour conclure

La rapide progression des loisirs motorisés, 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. Ces paysages naturels sont des atouts car particulièrement attractifs pour 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. Surtout, la qualité naturelle de ces sites peut être menacée par la sur fréquentation.

Les forêts sont tout autant exposées, à la différence que celles-ci sont généralement gérées par leur propriétaire, par l'ONF ou par les communes. Ainsi pour permettre cette gestion, il existe en forêt des chemins d'exploitation qui relèvent de l'autorité du propriétaire ou du gestionnaire. Recensement et gestion des accès en sont donc facilités. La commune peut ainsi fermer un chemin dont la vocation première est l'exploitation forestière et ainsi pallier à tout risque de fréquentation excessive, principalement dans les forêts péri-urbaines, d'autant qu'il faut compter chaque année avec un danger saisonnier d'incendie.

Concernant l'espace montagnard, considéré comme difficile d'accès il y a quelques années, de plus en plus de voies ont été créées pour différentes raisons (forêt, pastoralisme...), facilitant la pénétration du milieu : ces voies n'étant pas clôturées, rien n'empêche les pratiquant de loisirs motorisés de circuler partout, au mépris de la propriété privée et de l'environnement. De plus, ces engins étant de plus en plus performants, ils repoussent toujours plus loin la limite de l'accessibilité des territoires d'altitude : ce sont désormais des espaces jusqu'alors vierges et protégés qui sont atteints. La montagne étant une entité géographique, économique et culturelle à part entière, il est donc indispensable de mettre en œuvre une politique de protection spécifique.

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 de l'espace naturel communal.

Bibliographie

La rédaction de ce dossier a été assurée par Mathieu Labrande, Frapna Région, Vincent Neirinck et Yannick Guizol, Mountain Wilderness, avec la participation de Perrine Marchand, Frapna Isère et Amélie Lecoq, Paysages de France, et en s'appuyant sur les ouvrages et sources suivants :

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, Éditions Législatives, 2004

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

La lettre du réseau national des sports de nature N° 33 Décembre 2007

Circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels du Parc naturel régional du Massif des Bauges, *Rapport de stage de master Sciences et technologie, Yannick Guizol, Université de Savoie*, Septembre 2009

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

Site Internet de Mountain Wilderness France, rubrique « Législation » : www.mountainwilderness.fr

Annexes

Annexe 1 - Loi n° 91-2 du 3 janvier 1991	p20
Annexe 2 - Code de l'Environnement	p22
Annexe 3 - Circulaire « Olin »	p24
Annexe 4 - Définition des voies ouvertes à la circulation publique	p26
Annexe 5 – Code de l'urbanisme - Installations et travaux divers Article L442-1	p28
Annexe 6 - Textes concernant directement les Parcs naturels régionaux	p29
Annexe 7 - Exemple d'arrêté	p34
Glossaire	p35
Les Véhicules	p37
Les voies de circulation	p37
Les loisirs motorisés	p38

Annexe 1

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 (J.O. du 5 janvier 1991)

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré,
L'Assemblée nationale a adopté,
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er - 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.

La charte de chaque parc naturel régional doit comporter un article établissant les règles de circulation des véhicules à moteur sur les voies et chemins de chaque commune adhérente du parc.

Art. 2 - 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 131-4-1 et L 131-14-1 du code des communes, 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.

L'ouverture de terrains pour la pratique de sports motorisés est soumise aux dispositions de l'article L 442-1 du code de l'urbanisme.

Les épreuves et compétitions de sports motorisés sont autorisées, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, par le représentant de l'État dans le département.

Art. 3 - L'utilisation à des fins de loisirs, d'engins motorisés conçus pour la progression sur neige est interdite.

Art. 4 - L'interdiction prévue à l'article précédent ne s'applique pas sur les terrains ouverts dans les conditions prévues au troisième alinéa de l'article 2.

Art. 5 - L'article L131-4-1 du code des communes est ainsi rédigé :

« Art. L. 131-4-1 - 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 dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites pour leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques.

« 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 ».

Art. 6 - Il est inséré dans le code des communes, un article L 131-14-1 ainsi rédigé :

« Art. L 131-14-1 - Les pouvoirs confiés au maire par l'article L. 131-4-1 ne font pas obstacle à ce que le représentant de l'État dans le département puisse, pour plusieurs communes ou pour une seule commune après mise en demeure et restée sans résultat, interdire, par arrêté motivé, l'accès de certaines voies ou de certains secteurs de la ou des communes aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites pour leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques.

« 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 ».

Art. 7 - Après l'article 56 de la loi n°83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n°83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, il est inséré un article 56-1 ainsi rédigé :

« Art. 56-1 - le département établit, dans les mêmes conditions qu'à l'article 56, un plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée dont la création et l'entretien demeurent à sa charge.

« Les itinéraires inscrits à ce plan doivent emprunter les voies classées dans le domaine publique routier de l'Etat, des départements et des communes, les chemins ruraux et les voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur, à l'exclusion de ceux qui ont fait l'objet d'une interdiction de circulation en application des articles L 131-4-1 et L 131-14-1 du code des communes. »

Art. 8 - Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à constater les infractions aux dispositions des articles 1er et 3 et aux dispositions prises en application des articles 5 et 6

- a) Les agents énumérés à l'article 22 du code de procédure pénale ;
- b) Les fonctionnaires et agents commissionnés et assermentés au titre de la protection de la nature par le ministre chargé de l'environnement ;
- c) Les agents commissionnés et assermentés de l'Office national des forêts, de l'Office national de la chasse, du Conseil supérieur de la pêche et des Parcs nationaux.

Art. 9 - Les procès-verbaux dressés par les fonctionnaires et agents désignés à l'article 8 font foi jusqu'à preuve du contraire. Ils sont 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 cinq jours francs après celui où l'infraction a été constatée.

Art. 10 - Les dispositions des articles L 25 et L 26 du code de la route sont applicables aux véhicules circulant en infraction aux dispositions de la présente loi et des arrêtés pris pour son application selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Les agents mentionnés à l'article 8 sont habilités à mettre en œuvre les dispositions de l'article L 25-1 du code de la route.

Art. 11 - Le tribunal saisi de poursuite pour l'une des infractions prévues en application de la présente loi et des arrêtés pris pour son application pourra prononcer l'immobilisation du véhicule pur une durée au plus égale à six mois et au plus égale à un an en cas de récidive.

Art. 12 - Est interdite toute forme de publicité directe ou indirecte présentant un véhicule en situation d'infraction aux dispositions de la présente loi.

Art. 13 - Les associations agréées en application de l'article 40 de la loi n°76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits constituant une infraction aux dispositions de la présente loi ou des règlements et arrêtés pris pour son application et portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre.

La présente loi sera exécutée comme loi d'Etat.

Annexe 2

Code de l'Environnement

Livre III - Espaces naturels

Titre VI - Accès à la nature

Chapitre II - Circulation motorisée (Articles L362-1 à L362-8)

Article L362-1

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'Etat, des départements et des communes, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur.

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 du parc.

Article L362-2

L'interdiction prévue à l'article L. 362-1 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 audits propriétaires.

Article L362-3

L'ouverture de terrains pour la pratique de sports motorisés est soumise aux dispositions de l'article L. 442-1 du code de l'urbanisme.

Les épreuves et compétitions de sports motorisés sont autorisées, dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat, par le préfet.

L'utilisation, à des fins de loisirs, d'engins motorisés conçus pour la progression sur neige est interdite, sauf sur les terrains ouverts dans les conditions prévues au premier alinéa.

Article L362-4

Est interdite toute forme de publicité directe ou indirecte présentant un véhicule en situation d'infraction aux dispositions du présent chapitre.

Article L362-5

Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à constater les infractions aux dispositions du premier alinéa de l'article L. 362-1, du dernier alinéa de l'article L. 362-3 et aux dispositions prises en application des articles L. 2213-4 et L. 2215-3 du code général des collectivités territoriales :

- a) Les agents énumérés à l'article 22 du code de procédure pénale ;
- b) Les fonctionnaires et agents commissionnés et assermentés au titre de la protection de la nature par le ministre chargé de l'environnement ;
- c) 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.

Article L362-6

Les procès-verbaux dressés par les fonctionnaires et agents désignés à l'article L. 362-5 font foi jusqu'à preuve contraire. Ils sont 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 cinq jours francs après celui où l'infraction a été constatée.

Article L362-7

(Ordonnance n° 2000-930 du 22 septembre 2000 art. 2, art. 5 Journal Officiel du 24 septembre 2000 en vigueur le 1er juin 2001)

Les dispositions des articles L. 121-4, L. 234-1, L. 325-2, L. 325-3, L. 325-6 à L. 325-8, L. 325-10 et L. 417-1 du code de la route sont applicables aux véhicules circulant en infraction aux dispositions du présent chapitre et des arrêtés pris pour son application, selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'Etat.

Les agents mentionnés à l'article L. 362-5 sont habilités à mettre en œuvre les dispositions de l'article L. 325-2 du code de la route.

Article L362-8

Le tribunal saisi de poursuites pour l'une des infractions prévues en application du présent chapitre et des arrêtés pris pour son application peut prononcer l'immobilisation du véhicule pour une durée au plus égale à six mois et au plus égale à un an en cas de récidive.

ANNEXE 3

Circulaire « Olin »

Circulaire du 6 septembre 2005 relative à la circulation des quads et autres véhicules à moteur dans les espaces naturels

La Ministre de l'écologie et du développement durable à Mesdames et messieurs les préfets

Mesdames et messieurs les directeurs généraux et directeurs d'établissements publics

Objet : Circulation des quads et autres véhicules à moteur dans les espaces naturels

Références :

- Code de l'environnement : articles L.362-1 à L. 362-8 et R. 362-1 à R. 362-5
- Code forestier : articles L. 152-1, L.321-5-1, L. 322-1-1 L. 323-1, L. 380-1, R.322-1, R. 322-4, R. 322-5, R.331-3, R. 412-16, R. 412-17 ;
- Code rural : articles L. 161-1 à L. 161-13, L. 362-1
- Code général des collectivités territoriales : L. 2213-2, L. 2213-4, L. 2213-23, L. 2215-1 et L. 2215-3
- Décret n° 55-1366 du 18 octobre 1955 portant réglementation générale des épreuves et compétitions sportives sur la voie publique ;
- Décret n° 58-1430 du 23 décembre 1958 relatif à la réglementation des épreuves ou manifestations organisées dans les lieux non ouverts à la circulation publique et comportant la participation de véhicules à moteur ;
- Décret n° 92-258 du 20 mars 1992 portant modification du code de la route et application de la loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels (art. R. 362-1 à R. 362-5 du code de l'environnement).

De nombreuses catégories d'usagers, professionnels de la montagne, chasseurs, randonneurs, associations de protection de l'environnement, se plaignent de la présence de plus en plus fréquente de véhicules terrestres à moteur, et tout particulièrement de quads, sur les sentiers, en forêt et d'une façon générale dans les espaces naturels.

Apparus dans les années 1980, les quads ont connu un grand succès dans les pays nord-américains, avant d'être introduits en France. Ils y ont connu le même engouement.

Depuis, le marché du quad est en constante progression sur le territoire national. En décembre 2000, le parc français était ainsi évalué à 35 000 véhicules avec un volume des ventes annuelles évalué à 6 000 unités. Les ventes de véhicules neufs ne cessent de progresser puisque entre 2003 et 2004, elles ont augmenté de 97%. Pour la seule année 2004, le nombre d'immatriculations est passé à plus de 40 000 unités.

Ces ventes portent surtout sur des engins qui sont destinés à des activités de loisirs. Conçus pour progresser en terrains accidentés et en dehors des voies ouvertes à la circulation publique, les quads sont en effet de plus en plus utilisés pour circuler dans les espaces naturels. Les élus me font d'ailleurs régulièrement part de leurs inquiétudes quant à l'utilisation intempestive des véhicules à moteur - motos « vertes », quads, 4x4 - en dehors des voies ouvertes à la circulation publique. Or, la circulation des véhicules terrestres à moteur dans les espaces naturels est, sauf exceptions, interdite par la loi. Outre les dangers qu'ils peuvent représenter pour les randonneurs, les cavaliers et les autres usagers de la nature, les véhicules à moteur circulant dans les espaces naturels peuvent porter gravement atteinte aux habitats naturels ainsi qu'à la faune et à la flore sauvages. En outre, par leur comportement, certains utilisateurs sont à l'origine de nuisances pour les riverains et les touristes et génèrent des conflits entre les différentes catégories d'usagers qui fréquentent ces espaces.

Bien qu'issues de la loi n° 91-2 du 3 janvier 1991, les dispositions relatives à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels sont encore méconnues d'un grand nombre d'usagers. En outre, les plans départementaux d'itinéraires de randonnées motorisées et les plans communaux de circulation, dont l'élaboration permettrait de définir des mesures conciliant les différents usages des espaces naturels, paraissent insuffisamment mis en œuvre. En conséquence, une meilleure information des élus et du public sur les conditions d'application de la loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels, aujourd'hui codifiée aux articles L. 362-1 et suivants du code de l'environnement, doit être menée dans les meilleurs délais.

Je vous demande d'y veiller tout particulièrement, notamment dans les départements confrontés au développement de ce type de circulation.

Je vous rappelle aussi que l'article L.2213-4 du code général des collectivités territoriales permet aux maires de réglementer ou d'interdire la circulation des véhicules sur certaines voies ou certains secteurs de leur commune pour des motifs d'environnement. Vous pouvez également, en application de l'article L.2215-3 du même code, prendre de tels arrêtés sur des voies ou des secteurs de plusieurs communes.

Mes services tiennent à votre disposition sur ces sujets une documentation spécifique que vous pouvez diffuser aux élus qui en feraient la demande (Cette documentation est disponible sur les site Intranet et Internet du ministère de l'écologie et du développement durable.

Ces documents au format pdf peuvent être téléchargés et diffusés par voie électronique.). Vous trouverez d'ores et déjà, en annexe à la présente circulaire, plusieurs fiches techniques qui rappellent les dispositions législatives et réglementaires en vigueur relatives à la circulation des véhicules terrestres à moteur dans les espaces naturels, éclairées, le cas échéant, par les décisions de justice qui ont été rendues.

La crédibilité des dispositions législatives et réglementaires en vigueur passe par le contrôle effectif de leur application. Aussi, dans la continuité de l'action d'information que vous aurez engagée, je vous demande de veiller à appliquer très fermement la réglementation en mettant en place une politique de contrôle adaptée au nombre et à l'importance des atteintes portées à l'environnement eu égard aux enjeux qu'ils représentent dans votre département. L'étendue des territoires concernés et les conditions d'accès souvent difficiles nécessitent une mobilisation de l'ensemble des agents habilités à constater les diverses infractions qui peuvent découler de la méconnaissance des dispositions précitées : à savoir, les militaires de la gendarmerie nationale, personnels chargés des forêts en fonction dans les DDAF, les personnels des collectivités territoriales (gardes-champêtres) et des établissements publics (Office national de la chasse et de la faune sauvage, Office national des forêts, parcs nationaux, Conseil supérieur de la pêche, Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres), ainsi que les gestionnaires de réserves naturelles.

La réussite d'une opération de cette nature, qui demande une coopération constructive entre les différents services, passe également par le renforcement de la concertation avec les parquets de votre département. Vous veillerez en conséquence à informer les procureurs de la République de votre circonscription des enjeux et des priorités de votre action afin de leur permettre d'élaborer une réponse pénale adaptée à l'encontre des infractions constatées.

A cet égard, j'appelle votre attention sur la circulaire, et ses annexes, en date du 23 mai 2005 que le ministre de la justice (direction des affaires criminelles et des grâces) vient d'adresser aux procureurs généraux et aux procureurs de la République pour fixer les orientations de la politique pénale en matière d'environnement. Cette circulaire met l'accent sur la nécessité d'assurer la cohérence de la mise en œuvre des orientations de politique pénale avec les politiques publiques. Elle rappelle les conditions dans lesquelles le parquet dirige la police judiciaire et propose des réponses pénales à certaines atteintes portées à l'environnement.

Vous voudrez bien me tenir informée, sous le timbre de la direction générale de l'administration (sous- direction des affaires juridiques, bureau du droit de l'environnement et du droit pénal) des difficultés que vous rencontrerez pour l'application de la présente circulaire.

la Ministre de l'écologie et du développement durable
Nelly OLIN

Annexe 4

Définition des voies ouvertes à la circulation publique - La réponse du Ministère de l'Ecologie et du Développement durable - 22 juin 2004

Question N° : 30266 de M. Giraud Joël (Socialiste - Hautes-Alpes)

Ministère interrogé : écologie

Ministère attributaire : écologie

Question publiée au JO le : 15/12/2003 page : 9551

Réponse publiée au JO le : 22/06/2004 page : 4701

Date de changement d'attribution : 31/03/2004

Rubrique : environnement

Tête d'analyse : espaces naturels

Analyse : circulation des véhicules. Réglementation

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 de loisirs dans les espaces naturels. La loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 et les textes réglementaires afférents interdisent, en vue d'assurer la protection des espaces naturels, la circulation aux véhicules à moteur 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. Cependant persistent sur le terrain de nombreuses difficultés d'application de ce texte qui selon les parties est interprété de manière différente et contradictoire. L'interprétation, source de conflits importants, porte le plus souvent sur la notion de « voies ouvertes à la circulation publique », notion qui n'a jamais fait l'objet de définition légale ou réglementaire. La jurisprudence, riche sur ce sujet, est souvent ambiguë sur cette notion. Elle présume généralement l'ouverture ou la fermeture en fonction du caractère carrossable des chemins ce qui est loin de trancher le désaccord. Il souhaite donc savoir ce que le gouvernement entend par « voies ouvertes à la circulation publique ». En effet, les adeptes des sports mécaniques de tout terrain affirment que ces voies doivent faire l'objet d'un arrêté (dont la nature dépendra du classement de la voie) et être matérialisées par des panneaux réglementaires d'information et des dispositifs de fermeture (barrières, plots,...) pour être considérées comme fermées. Or, ce raisonnement semble être écarté par la Cour de cassation qui a récemment cassé un arrêt qui retenait que « toute limitation de circulation devait être portée à la connaissance des usagers » pour affirmer, à son tour, qu'un chemin non public est fermé à la circulation sans qu'un panneau soit nécessaire. Il la remercie de bien vouloir lui indiquer quel principe prévaut en la matière « ce qui n'est pas explicitement interdit est permis » ou au contraire, « ce qui n'est pas explicitement permis est interdit ».

Texte de la REPONSE : 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 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels précise dans son article 1 (codifié à l'article L. 362-1 du code de l'environnement) que « la circulation des véhicules terrestres à moteur est interdite en dehors des voies 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 ». Chacune de ces voies est définie par son statut et non pas par son aspect physique ou son entretien. Trois types de voirie, en référence au code de la voirie routière et au code rural, sont désignés par cette législation. Les voies publiques, appartenant au domaine de l'État, des départements et des communes, sont affectées par définition et par nature à la circulation publique ; elles sont donc ouvertes à la circulation publique et leur fermeture ne peut résulter que d'une mesure de police motivée par des impératifs de sécurité publique, par arrêté préfectoral ou communal. Les chemins ruraux font partie du domaine privé de la commune, mais sont affectés à l'usage du public par nature (articles L. 161-1 à L. 161-13 du code rural). Ils sont ouverts à la circulation publique par définition et leur fermeture ne peut résulter que d'une mesure de police prise soit pour des motifs de sécurité, soit pour des motifs liés à la protection de l'environnement (articles L. 2213-4 ou L. 2215-3 du code général des collectivités territoriales). L'arrêté doit alors être publié et une signalisation réglementaire installée sur les abords de la voirie. Les voies privées peuvent faire partie du domaine privé des personnes publiques ou appartenir à des propriétaires particuliers et relèvent alors du même régime. Deux cas se présentent : les chemins d'exploitation et les chemins privés. Les chemins d'exploitation régis par l'article L. 162-2 du code de la voirie routière et l'article L. 162-1 du code rural permettent la communication entre les fonds ruraux et l'exploitation de ces fonds. 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. Les chemins privés, régis également par l'article L. 162-4 du code de la voirie routière, ont pour destination la communication et la desserte d'une propriété et leur ouverture est éventuelle. Une voie privée peut donc être « ouverte à la circulation des véhicules à moteur », soit par décision du propriétaire, soit que ses caractéristiques la présument ouverte. A contrario, 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) : la jurisprudence constante veut que l'exigence d'une signalisation « ne s'impose pas pour les simples sentiers ou layons difficilement circulables par nature qui sont présumés fermés à la circulation ». Elle peut dépendre du choix du propriétaire. Il s'agit en l'espèce d'une simple mesure de gestion interne que le propriétaire a tout loisir de prendre, que ce soit un particulier, une association foncière ou une personne publique. 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. Le ministère de l'écologie et du développement durable a de son côté largement diffusé une plaquette résumant ces dispositions à destination des élus et du grand public et la tient toujours à la disposition des utilisateurs.

Annexe 5

CODE DE L'URBANISME (Partie Législative)

Chapitre II : Installations et travaux divers

Article L442-1

(Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 art. 68 V Journal Officiel du 9 janvier 1983)

(Loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 art. 105 Journal Officiel du 23 juillet 1983)

(Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 art. 202 XXXVII Journal Officiel du 14 décembre 2000)

(Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 art. 59 II Journal Officiel du 3 juillet 2003)

L'autorisation des installations et travaux divers est délivrée dans les formes, conditions et délais déterminés par décret en Conseil d'Etat :

a) Dans les communes où un plan local d'urbanisme ou une carte communale a été approuvé, au nom de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale ou de l'Etat, selon les cas et modalités prévus aux articles L. 421-2-1 à L. 421-2-8 ; les dispositions de l'article L. 421-9 sont alors applicables ;

b) Dans les autres communes, au nom de l'Etat. Toutefois, dans ces communes, la délibération mentionnée au deuxième alinéa de l'article L. 442-2 peut prévoir que l'autorisation concernant les travaux mentionnés à cet alinéa est délivrée au nom de la commune.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les types d'installations et de travaux divers pour lesquels la délivrance de l'autorisation prévue au premier alinéa est obligatoire.

Annexe 6

Textes concernant directement les Parcs naturels régionaux

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

Art. 1er. - 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.

La charte de chaque parc naturel régional doit comporter un article établissant les règles de circulation des véhicules à moteur sur les voies et chemins de chaque commune adhérente du parc.

Art. 2. - 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. 131-4-1 et L. 131-14-1 du code des communes, 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.

Loi n° 93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages et modifiant certaines dispositions législatives en matière d'enquêtes publiques

Art. 2. - Il est inséré, dans le chapitre IV du titre IV du livre II du code rural, un article L.244-1 ainsi rédigé :

"Art. L. 244-1. - Les parcs naturels régionaux concourent à la politique de protection de l'environnement, d'aménagement du territoire, de développement économique et social et d'éducation et de formation du public. Ils constituent un cadre privilégié des actions menées par les collectivités publiques en faveur de la préservation des paysages et du patrimoine naturel et culturel.

"La charte du parc détermine pour le territoire du parc les orientations de protection, de mise en valeur et de développement et les mesures permettant de les mettre en œuvre. Elle comporte un plan élaboré à partir d'un inventaire du patrimoine indiquant les différentes zones du parc et leur vocation, accompagné d'un document déterminant les orientations et les principes fondamentaux de protection des structures paysagères sur le territoire du parc.

"La charte constitutive est élaborée par la région avec l'accord de l'ensemble des collectivités territoriales concernées et en concertation avec les partenaires intéressés. Elle est adoptée par décret portant classement en parc naturel régional pour une durée maximale de dix ans. La révision de la charte est assurée par l'organisme de gestion du parc naturel régional.

"L'Etat et les collectivités territoriales adhérant à la charte appliquent les orientations et les mesures de la charte dans l'exercice de leurs compétences sur le territoire du parc. Ils assurent, en conséquence, la cohérence de leurs actions et des moyens qu'ils y consacrent. Les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec les orientations et les mesures de la charte.

"Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article."

Décret n° 94-765 du 1er septembre 1994 pris pour l'application de l'article L.244-1 du code rural et relatif aux parcs naturels régionaux

Art. 1er.- Le chapitre IV du titre IV du livre II du code rural est remplacé par les dispositions suivantes :

"Chapitre IV

"Parcs naturels régionaux

"Section 1

"Principes généraux

"Art. R. 244-1 A l'initiative des régions, dans le cadre de leur compétence en matière d'aménagement du territoire, peut être classé en parc naturel régional un territoire à l'équilibre fragile, au patrimoine naturel et culturel riche et menacé, faisant l'objet d'un projet de développement, fondé sur la préservation et la valorisation du patrimoine.

"Le parc naturel régional a pour objet:

"a) De protéger ce patrimoine, notamment par une gestion adaptée des milieux naturels et des paysages;

"b) De contribuer à l'aménagement du territoire ;

"c) De contribuer au développement économique, social, culturel et à la qualité de la vie;

"d) D'assurer l'accueil, l'éducation et l'information du public;

"e) De réaliser des actions expérimentales ou exemplaires dans les domaines cités ci-dessus et de contribuer à des programmes de recherche.

"Art. R. 244-2. - Le parc naturel régional est régi par une charte, mise en œuvre sur le territoire du parc par un organisme de gestion. " La charte détermine l'action de l'organisme de gestion du parc naturel régional et les moyens humains et financiers mis en œuvre pour atteindre les objectifs définis à l'article R. 244-1.

"Art. R.244-3. - La charte est établie ou révisée à partir d'un inventaire du patrimoine et d'une analyse de la situation culturelle, sociale et économique du territoire, en fonction des enjeux en présence.

"En cas de révision de la charte cet inventaire est accompagné d'un bilan de l'action du parc depuis le dernier classement.

"La charte comprend:

"a) Un rapport déterminant les orientations de protection, de mise en valeur et de développement envisagées pour la durée du classement et notamment les principes fondamentaux de protection des structures paysagères sur le territoire du parc; le rapport définit les mesures qui seront mises en œuvre sur le territoire, applicables à l'ensemble du parc ou sur des zones déterminées à partir des spécificités du territoire et fondant la délimitation des zones homogènes reportées sur le plan mentionné au b,

"b) Un plan constitué d'un document graphique qui délimite, en fonction du patrimoine, les différentes zones où s'appliquent les orientations et les mesures définies dans le rapport; le plan caractérise toutes les zones du territoire selon leur nature et leur vocation dominante;

"c) Des annexes:

"1. La liste des communes qui ont approuvé la charte et adhéré à l'organisme de gestion pour tout ou partie de leur territoire

"2. Les statuts de l'organisme de gestion du parc;

"3. L'emblème du parc;

"4. La convention d'application de la charte avec l'Etat, définie à l'article R. 244-14.

"Section 2

"Classement

"Art. R. 244-4. - La décision de classement d'un territoire en "parc naturel régional" est fondée sur l'ensemble des critères suivants:

"a) Qualité et caractère du patrimoine naturel, culturel et paysager, représentant une entité remarquable pour la ou les régions concernées et comportant un intérêt reconnu au niveau national. Le territoire est délimité de façon cohérente et pertinente au regard de ce patrimoine en tenant compte des éléments pouvant déprécier la qualité et la valeur patrimoniales du territoire ;

"b) Qualité du projet présenté ;

"c) Capacité de l'organisme chargé de l'aménagement et de la gestion du parc naturel régional à conduire le projet de façon cohérente.

"Art. R. 244-5. - La décision de classement intervient au terme d'une procédure engagée par une délibération motivée du conseil régional par laquelle celui-ci prescrit l'élaboration de la charte, détermine un périmètre d'étude et définit les modalités de l'association à l'élaboration de la charte des collectivités territoriales concernées et de la consultation de leurs groupements et des autres partenaires intéressés.

" Dans le cas d'un projet de parc interrégional, les régions adoptent des délibérations concordantes. Un des préfets de région concerné est désigné comme préfet coordonnateur par le ministre chargé de l'environnement.

"Art. R.244-6. - Dès que la délibération prescrivant l'élaboration de la charte a été transmise au préfet de région, celui-ci définit avec le président du conseil régional les modalités d'association de l'Etat à son élaboration. Il lui fait connaître la liste des services de l'Etat qui seront, à ce titre, associés à cette élaboration. Il lui transmet son avis motivé sur l'opportunité du projet.

"Art. R. 244-7. - Le président du conseil régional adresse le projet de charte, pour accord, aux départements et aux communes territorialement concernés ainsi qu'aux groupements de ces dernières. En l'absence de réponse dans un délai de quatre mois, ces collectivités territoriales et leurs groupements sont réputés avoir refusé leur accord au projet de charte. Le conseil régional approuve le projet au vu des accords recueillis.

"Art. R. 244-8. - Le projet de charte approuvé, accompagné des accords des collectivités territoriales, est transmis par le préfet de région, avec son avis motivé, au ministre chargé de l'environnement.

"Art. R. 244-9. - Le projet de charte est transmis pour avis, par le ministre chargé de l'environnement, aux ministres chargés des collectivités locales, des finances et du budget, de l'aménagement du territoire, de l'agriculture, de l'urbanisme, de l'industrie, du tourisme ainsi qu'aux autres ministres éventuellement intéressés. Les avis doivent être formulés dans les deux mois; faute de réponse dans ce délai, il est passé outre. " Les décisions de classement, de renouvellement de classement ou de dépassement prévues aux articles R. 244-10 et R. 244-11 sont précédées des avis du Conseil national de la protection de la nature et de la Fédération des parcs naturels régionaux de France. Faute de réponse dans les deux mois, il est passé outre.

"Art. R. 244-10. - Le projet de charte est adopté et le classement est prononcé pour une durée maximale de dix ans renouvelable par décret pris sur rapport du ministre chargé de l'environnement. " La charte adoptée peut être consultée dans les préfetures et sous-préfetures territorialement concernées ainsi qu'au siège de l'organisme de gestion du parc.

"Art. R 244-11. - Lorsque le fonctionnement ou l'aménagement d'un parc n'est pas conforme à la charte ou que le parc ne remplit plus les critères qui ont justifié son classement, il peut être mis fin au classement du territoire en "parc naturel régional" par décret.

"Le ministre chargé de l'environnement invite au préalable la ou les régions concernées ainsi que l'organisme chargé de l'aménagement et de la gestion du parc à présenter leurs observations sur la mesure envisagée.

"Section 3

"Effets du classement

"Art. R. 244-12. - Le classement vaut autorisation d'utiliser la dénomination "parc naturel régional" et l'emblème du parc, déposés par le ministre chargé de l'environnement à l'Institut national de la propriété industrielle, sous la forme de marque collective.

"**Art. R. 244-13.** - En application de l'article L. 244-1 (4e alinéa) du code rural, les schémas directeurs, les schémas de secteur, les plans d'occupation des sols ou tout document d'urbanisme en tenant lieu doivent être compatibles avec les orientations et les mesures de la charte.

"**Arr. R 244-14.** - Une convention d'application de la charte est signée avec l'Etat, représenté par le préfet de région, dans les trois mois suivant la publication du décret de classement. Les préfets de département sont étroitement associés à l'élaboration de cette convention.

Cette Convention précise les engagements de l'Etat pour la mise en œuvre de la charte, et notamment:

"- les modalités selon lesquelles l'Etat exerce ses compétences pour appliquer les orientations et les mesures de la charte;

"- les moyens que l'Etat ou ses services consacrent à leurs actions dans ce domaine ;

"- les modalités de la concertation à établir entre l'Etat, le parc et les collectivités territoriales concernées pour veiller à la cohérence de leurs actions mutuelles sur le territoire classé.

"Des conventions particulières pourront être établies avec les différents partenaires concourant à l'action du parc, ou concernés par la mise en œuvre de la charte.

"**Art. R. 244-15.** - L'organisme chargé de la gestion du parc naturel régional met en œuvre la charte. Dans le cadre fixé par celle-ci, il assure sur le territoire du parc la cohérence et la coordination des actions de protection, de mise en valeur, de gestion, d'animation et de développement menées par ses partenaires.

"Lorsque des aménagements, ouvrages ou travaux envisagés sur le territoire du parc sont soumis à la procédure de l'étude ou de la notice d'impact en vertu de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature et des textes pris pour son application, l'organisme chargé de la gestion du parc est saisi de cette étude ou de cette notice pour avis dans les délais réglementaires d'instruction.

"Il peut être consulté lors de l'élaboration et de la révision des documents d'urbanisme prévues aux articles L. 122-1-1 et L. 123-3 du code de l'urbanisme.

"**Art. R.244-16.** - La gestion de la marque collective propre au parc et mentionnée à l'article R.244-12 ne peut être confiée qu'à l'organisme chargé de gérer le parc naturel régional. Les modalités de cette gestion sont fixées par le règlement joint au dépôt de la marque. Le déclassement emporte interdiction d'utiliser la marque déposée."

Art. 2. - Les parcs naturels régionaux qui, à la date de publication du présent décret bénéficient d'un classement antérieur en cours de validité sont classés de plein droit jusqu'à expiration de ce classement et au plus tard jusqu'au 31 décembre 1997. Les parcs naturels régionaux qui ont bénéficié d'un renouvellement de classement après révision de leur charte avant la date d'entrée en vigueur du présent décret sont classés de plein droit jusqu'à expiration de ce classement et au plus tard jusqu'au 31 décembre 1999. Les parcs naturels régionaux dont la charte est en cours de révision à la date de publication du présent décret sont classés de plein droit jusqu'au 31 décembre 1995. Les dispositions de l'article R. 244-13 du code rural ne sont pas applicables, durant les phases transitoires définies dans les trois premiers alinéas du présent article, aux chartes des parcs naturels régionaux respectivement concernées par ces mêmes dispositions.

Art 3. - Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur, le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, le ministre de l'agriculture et de la pêche, le ministre de l'environnement et le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

LOI n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement

Art. 46. - Après l'article L. 244-1 du code rural, il est inséré un article L. 244-2 ainsi rédigé :

Art. L.244-2. - L'aménagement et la gestion des parcs naturels régionaux, créés à compter de la date de publication de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, sont confiés à un syndicat mixte au sens des articles L. 166-1 et suivants du code des communes, regroupant les collectivités territoriales et leurs groupements ayant approuvé la charte. "

Art. 47. - Après l'article L. 121-8 du code de l'urbanisme, il est inséré un article L. 121-9 ainsi rédigé :

Art. L. 121-9. - Les organismes de gestion des parcs naturels régionaux sont consultés, à leur demande, pour l'élaboration des schémas directeurs et des plans d'occupation des sols. "

Art. 41. - L'article L. 142-3 du code de l'urbanisme est ainsi modifié et complété :

I. - Le septième alinéa est ainsi modifié et complété:

II. a) Après la première phrase, il est inséré deux phrases ainsi rédigées:

III. "Sur le territoire d'un parc national ou d'un parc naturel régional et dans les réserves naturelles dont la gestion leur est confiée, l'établissement public chargé du parc national ou du parc naturel régional ou, à défaut, la commune peut se substituer au département et, le cas échéant, au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, si ceux ci n'exercent pas leur droit de préemption. Pour un parc naturel régional, l'exercice de ce droit de préemption est subordonné à l'accord explicite du département." ;

Art. 50. II - L'article L. 233-30 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

"Dans les communes qui ont institué la taxe de séjour ou la taxe de séjour forfaitaire au titre des actions de protection et de gestion de leurs espaces naturels, le produit de la taxe peut être affecté, sous réserve des dispositions de l'article L. 142-10, aux dépenses destinées à favoriser la protection et la gestion de leurs espaces naturels à des fins touristiques. Lorsque ces communes sont situées dans leur intégralité ou en partie sur le territoire d'un parc national ou d'un parc naturel régional géré par un établissement public administratif, le produit de la taxe peut être reversé par la commune ou le groupement de communes à l'organisme gestionnaire du parc dans le cadre d'une convention."

Annexe 7

Exemple d'arrêté municipal portant sur l'usage de voies et/ou de 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 communes constitués par :

1. la forêt « A » définie au POS comme espace boisé classé,
2. le marais « B » identifié à l'inventaire ZNIEFF de type 1,
3. la vallée « C » inscrite à l'inventaire des sites du département (1) ;

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 motorisée ;

Arrête :

Article 1^{er}

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

4. le chemin rural allant de la parcelle « a » à la parcelle « b » ,
5. le chemin rural allant de la parcelle « n » à la parcelle « m » ,
6. 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 d'exploitaiton, de gestion ou d'entretien des espaces naturels :

7. sauf pendant la période allant du ... au ... ,
8. 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 1^{er}.

Ampliation de l'arrêté sera transmise à Monsieur le Préfet de l'Isère.

Le Maire

(1) Liste non exhaustive donnée à titre indicatif.

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 : véhicule à deux ou trois roues équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à combustion interne ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur, et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h.

- motocyclette : véhicule à deux roues à moteur ne répondant pas à la définition du cyclomoteur et dont la puissance n'excède pas 73,6 kilowatts (100 ch).

- tricycle à moteur : véhicule à trois roues symétriques à moteur dont le poids à vide n'excède pas 1000 kilogrammes.

- voiture particulière : véhicule à moteur ayant au moins quatre roues, à l'exclusion des quadricycles à moteur, destiné au transport de personnes.

- camionnette : véhicule à moteur ayant au moins quatre roues, à l'exclusion des quadricycles à moteur, destiné au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes.

- 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 sur 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.

La directive Européenne 92/61 définit une catégorie de véhicule appelée les "Quadricycles à moteur". Cette directive classe les quadricycles à moteur (assimilés aux tricycles à moteur, tels les célèbres "triporteurs" de livraison qui arpentaient autrefois nos cités) en deux catégories : les quadricycles "légers", et les quadricycles "lourds".

Les quadricycles "légers" sont des véhicules à moteur à quatre roues dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 45 km/h, la cylindrée n'excède pas 50 cm³ pour les moteurs à allumage commandé ou dont la puissance maximale nette n'excède pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur, le poids à vide n'excède pas 350 kilogrammes et la charge utile n'excède pas 200 kilogrammes.

Les quadricycles "lourds" sont des véhicules à moteur à quatre roues dont la puissance maximale nette du moteur est inférieure ou égale à 15 kilowatts, le poids à vide n'excède pas 550 kilogrammes pour les quadricycles affectés au transport de marchandises, et 400 kilogrammes pour les quadricycles destinés au transport de personnes, et qui ne répond pas à la définition des quadricycles légers à moteur.

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) Véhicules spéciaux

- *véhicule et matériel agricoles* : véhicule ou matériel normalement destiné à l'exploitation agricole et ci-dessous énuméré et défini.

a) Tracteur agricole : véhicule à moteur spécialement conçu pour tirer ou actionner tout matériel normalement destiné à l'exploitation agricole, dont la vitesse de marche par construction ne peut excéder 40 km/h en palier ;

b) Machine agricole automotrice : appareil pouvant évoluer par ses propres moyens, normalement destiné à l'exploitation agricole et dont la vitesse de marche par construction ne peut excéder 25 km/h en palier.

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

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, d'une remorque dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 500 kilogrammes ou d'une semi-remorque, 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.

Cette obligation n'est pas opposable aux machines agricoles automotrices et aux véhicules ou appareils agricoles remorqués.

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 tricycle ou quadricycle à moteur, tout cyclomoteur peut ne porter qu'une plaque d'immatriculation.

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

Les véhicules dûment équipés de leurs équipements routiers (Phares, clignotants, rétroviseurs, etc.) doivent être soumis par les constructeurs ou leurs représentants (importateurs) à une procédure de réception communautaire "par type" auprès de l'administration concernée d'un des pays de l'Union.

Si l'administration (la DRIRE en France) juge le véhicule conforme, elle délivre un certificat de réception. Ce qui permet aux constructeurs d'établir un certificat de conformité pour tous les véhicules conformes au type réceptionné. Lorsqu'un véhicule est accompagné de ce certificat, il pourra être mis sur le marché, vendu et immatriculé afin d'être utilisé dans tout le territoire de la Communauté.

Donc seuls les véhicules dont le type a fait l'objet d'une réception communautaire et qui sont munis d'un certificat de conformité (délivrés 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.

Cette réception communautaire, dite réception CE, est destinée à constater qu'un type de véhicule satisfait aux prescriptions techniques exigées pour sa mise en circulation.

Le fait de mettre ou maintenir en circulation un véhicule à moteur sans qu'il ait fait l'objet d'une réception CE est puni de l'amende prévue pour les contraventions de 4^{ème} classe.

En l'absence de réception CE et avant sa mise en circulation, tout véhicule à moteur doit faire l'objet d'une réception nationale effectuée soit par type à la demande du constructeur, soit à titre isolé à la demande du propriétaire ou de son représentant.

L'ensemble de ces dispositions s'applique aux tricycles et quadricycles à moteurs. 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 conduite par M tout le monde. La pratique à des fins de loisirs du quad est interdite hors route ouverte à la circulation publique.

A noter que ces engins sont homologués malgré une évidente non adéquation avec la circulation sur route ouverte : l'instabilité des quads a pu ainsi être dénoncée par des revues de moto...

Les voies de circulation

Qu'est ce que le domaine public routier ?

Seuls les espaces naturels sont visés par le principe d'interdiction posé par la loi de 1991. L'interdiction du hors piste laisse ouvertes aux véhicules motorisés, sous réserve de leur immatriculation, les voies nationales, départementales et communales, ainsi que les voies privées ouvertes à la circulation publique.

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

Concernant la définition des voies ouvertes à la circulation publique, le gouvernement vient de répondre à la question posé par l'un de nos parlementaire (voir annexe 3)

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 :

Autoroutes : Les autoroutes sont des routes sans croisement, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et réservées aux véhicules à propulsion mécanique

Routes nationales : les voies du domaine public routier national autres que les autoroutes

b) Domaine public départemental

Les voies du domaine public routier départemental sont 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 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. Il 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.

L'affectation à l'usage du public est présumée, notamment par l'utilisation du chemin rural comme voie de passage ou par des actes réitérés de surveillance ou de voirie de l'autorité municipale.

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 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.

Les loisirs motorisés

Qu'est ce qu'un circuit de sports motorisés ?

Afin de satisfaire un besoin réel et de répondre à la demande des pratiquants, il convient de mettre à leur disposition des terrains accessibles, permanents pour l'entraînement des clubs, la compétition, ou tout simplement le loisir.

Par terrains 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 écologique 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 (Annexe 4). 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.

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.

De la même manière, aucun permis de construire ne devra être délivré pour une construction à usage d'habitation à proximité et postérieurement à l'installation du terrain aménagé. Le travail d'évaluation de la sensibilité du milieu naturel et d'estimation des impacts doit s'accompagner de mesures immédiatement applicables notamment en matière de bruit.

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. Seront ainsi vérifiées les caractéristiques de la piste, les mesures de sécurité et de protection du public... 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 cependant 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 signifie 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. Ainsi, le Conseil d'Etat considère (voir annexe 5) que les terrains, qui ont fait l'objet d'une autorisation dans les conditions prévues à l'article L. 442-1 du code de l'urbanisme (autorisation d'installations et de travaux divers, voir annexe 4), sur lesquels l'utilisation de motoneiges à des fins de loisirs est possible en application de l'article 4 de la loi du 3 janvier 1991, doivent être matérialisés par des balises ou tout autre moyen rendant leurs limites clairement identifiables, et qu'un itinéraire dans un espace naturel ne peut être regardé comme un terrain au sens de son article 4.

Le convoyage de clients : loisir ou service public ?

Le Conseil d'Etat, 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 annexe 5), 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 (voir annexe 6).

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 » (annexe 8) pour autoriser les épreuves et compétitions de sports motorisés, y compris en dehors des voies publiques.

Or le décret de 1955 a été adopté avant l'émergence des préoccupations environnementales en droit français. Il 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. Aux préfets de prendre leurs responsabilités.

a) Les randonnées touristiques

La randonnée motorisée constitue l'une des dimensions essentielles des loisirs motorisés, en individuel ou en groupe (quatre roues ou deux roues). Les sorties régulièrement mises en place par les clubs et les organisations de randonnées touristiques ne sont pas soumises à autorisation, ni même à simple déclaration, que ce soit en préfecture ou en mairie. Il est cependant préférable pour les organisateurs de randonnées d'informer les maires de leur passage dans leurs communes ; les structures responsables des loisirs motorisés le préconisent d'ailleurs auprès des clubs et des organisateurs de randonnées mettant en place des groupes relativement importants. Il faut rappeler que "le maire est chargé, sous le contrôle administratif du représentant de l'État dans le département, de la police municipale, de la police rurale" (art L 131-1 du CC) et à ce titre, il peut prendre toutes les dispositions pour assurer la sécurité publique (art. L 131-2 du CC).

Mais c'est par la concertation et la coopération avec les associations et les clubs locaux que les randonnées motorisées peuvent s'effectuer, en privilégiant ainsi la pratique organisée et encadrée, de manière à préserver les espaces naturels.

b) Les compétitions

Pour des raisons de sécurité, les compétitions ou manifestations sportives organisées sur la voie publique sont soumises à déclaration, et pour beaucoup d'entre elles à autorisation délivrée en général par les préfectures.

Les règles de sécurité applicables font référence à des lois et règlements élaborés par les pouvoirs publics, mais également à des règles définies par les fédérations sportives délégataires pour chacune des disciplines.

Il est parfois difficile pour les organisateurs, mais aussi pour les différents services de l'Etat d'avoir une vision claire des appellations retenues pour ces manifestations, ainsi que des différents textes applicables.

Le ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie associative a donc publié des fiches, classées par disciplines, afin de fournir une synthèse des règles minimales de sécurité applicables, de détailler pour chaque type d'épreuve, les textes applicables, de regrouper les réglementations définies par les fédérations sportives délégataires concernées.

Les sports motorisés se déroulant dans les espaces naturels sont regroupés dans les disciplines suivantes : Circuit Tout Terrain (Rallycross, autocross, crosscar, folcar, camioncross), Endurance 4x4, Rallyes 4x4, Trial 4x4. Les fiches correspondantes sont regroupées dans l'annexe 9 de ce présent document.

c) Le cas particulier des manifestations et compétitions Les 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. Le préfet devra impérativement prendre en compte les impacts environnementaux dans sa décision.

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.



Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature
17, rue Jean Bourgey, 69625 Villeurbanne Cedex
www.frapna.org - coordination@frapna.org

Ensemble, depuis plus de 40 ans, 4 000 adhérents agissent avec la FRAPNA et ses 200 associations fédérées dans les 8 départements de Rhône-Alpes pour réconcilier l'homme et son environnement.



mountainwilderness france
5, place Bir Hakeim, F-38000 Grenoble, France
www.mountainwilderness.fr - contact@mountainwilderness.fr

Association de protection de l'environnement reconnue d'utilité publique par décret du 17 septembre 2007 et agréée au titre des articles L 141-1 et -2 du Code de l'Environnement

Décembre 2009