

"LA CIRCULATION MOTORISÉE DANS LES ESPACES NATURELS"

Règlementation - Guide à l'usage des maires de la Nièvre

Nièvre





“ La Nièvre, grand stade naturel de Bourgogne ”

Avec 14 millions de pratiquants, les sports de nature sont devenus un véritable phénomène social et constituent une opportunité à saisir pour de nombreux territoires ruraux, en termes de développement et d'animation.

En 15 ans, les sports de pleine nature ont connu un engouement sans précédent. Ils correspondent dans nos sociétés au besoin éprouvé par chacun d'avoir une activité physique associée à la découverte de l'environnement et du patrimoine.

Le code du sport donne compétence aux Départements pour favoriser un développement maîtrisé des sports de pleine nature. La Commission Départementale des espaces Sites et Itinéraires de pleine nature (CDESI) mise en place dans notre département en septembre 2005, est devenue notre outil au service d'une véritable politique de développement et de valorisation des activités de pleine nature.

C'est une instance de concertation, d'information, de médiation et de protection, qui propose au Département l'inscription au Plan Départemental (PDE-SI) des lieux de pratiques pérennes.

La Nièvre d'une manière plus générale, est dominée par des activités itinérantes, dans un espace préservé, ouvert, accessible et partagé, ce qui en fait un point fort d'attraction de ce territoire à quelques kilomètres des grandes agglomérations (Paris, Orléans, Bourges, Lyon.)

Toutefois, nous assistons depuis quelques années à la montée en puissance des activités de loisirs motorisés, qui occasionnent des plaintes et des conflits d'usage, et qui sont au cœur d'enjeux multiples : impacts environnementaux, sociétaux, accessibilité et partage de l'espace.

C'est en partant de ce constat, que le Conseil Général de la Nièvre, à travers sa Commission Départementale des Espaces, Sites, et Itinéraires de pleine nature, a engagé une large réflexion visant à donner aux maires de notre département, gestionnaires des chemins ruraux et des voies communales, les outils nécessaires pour assurer une gestion maîtrisée et partagée des pratiques motorisées sur leur territoire.

Ce guide rappelle aux maires, la réglementation, les pouvoirs, les devoirs ainsi que les actions qui peuvent être engagées pour gérer aux mieux les pratiques et les éventuels conflits.

Souhaitons, que celui-ci garantisse un meilleur partage de l'espace

*Marcel Charmant,
Président du Conseil Général de la Nièvre.*

La Circulation motorisée dans les espaces naturels.

I - Les grands principes de la Loi de 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels.

1. Le texte de Loi
2. Voies ouvertes à la circulation publique
3. Véhicules pouvant être admis à circuler en dehors des voies ouvertes à la circulation publique

II - Les outils juridiques pour encadrer la circulation motorisée dans les milieux naturels.

1. La fermeture des voies
2. Les autres solutions juridiques pour encadrer la pratique des sports motorisés

LOI 1991 dite Lalonde

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. (...)."

Seuls les véhicules réceptionnés dite réception CE (opération administrative qui permet de s'assurer de la conformité des véhicules par rapport aux normes de sécurité routière), et immatriculés peuvent circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique y compris sur les chemins.

En clair, les véhicules doivent être assurés, immatriculés et munis des divers équipements conformes au code de la route (éclairage, clignotants, rétroviseurs etc..).

VOIES OUVERTES A LA CIRCULATION PUBLIQUE

A/ les voies classées dans le domaine public de l'Etat, des Départements et des Communes

- Routes nationales
- Routes départementales
- Voies communales

B/ les chemins ruraux

Un chemin n'a le statut d'un chemin rural que s'il répond à trois critères cumulatifs :

- Il appartient au domaine privé de la commune.
- Il est affecté à l'usage du public (La preuve de l'affectation à l'usage du public peut résulter de l'inscription d'un chemin au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) par exemple. Il suffit que le chemin soit utilisé comme voie de passage pour des raisons autres que l'accès à la propriété riveraine ou l'exploitation de cette propriété, pour qu'il soit considéré comme affecté à l'usage du public.).
- Il n'est pas classé comme voie communale.



C/ les voies privées



Les voies privées peuvent faire partie du domaine privé des personnes publiques ou appartenir à des propriétaires particuliers. Elles relèvent du même régime.

Ces voies sont librement accessibles et utilisables par les propriétaires des terrains desservis et par leurs ayants-droit.

La législation distingue les chemins et sentiers d'exploitation et les chemins privés.

- **Les chemins et sentiers d'exploitation** régis par l'article L. 162-2 du code de la voirie routière et l'article L. 162-1 du code rural servent exclusivement à la communication entre diverses propriétés rurales ou à leur exploitation.

L'ouverture à la circulation publique des chemins d'exploitation est éventuelle et peut se présumer grâce à différents indices : aspect carrossable, revêtement, desserte d'habitations ou de sites fréquentés. L'article L 162.1 du code rural dispose que "l'usage de ces chemins peut être interdit au public...". La fermeture d'une telle voie peut résulter des caractéristiques du chemin, de la décision du propriétaire ou d'une mesure de police prise par le Maire ou le préfet.

- **Les chemins privés** qui n'ont pas le caractère de chemins ou de sentiers d'exploitation ont pour destination la communication et la desserte d'une propriété.

Une voie privée peut être ouverte à la circulation des véhicules à moteur si le propriétaire prend une décision en ce sens. L'accord du propriétaire est un préalable indispensable à son utilisation.

Le libre choix du propriétaire

Qu'il s'agisse de chemins privés ou de chemins d'exploitation, la décision d'ouvrir ou de fermer ces voies à la circulation publique est, d'abord et avant tout, une décision du propriétaire dans le cadre de l'exercice de son droit de propriété (art. 544 du code civil) qui l'autorise notamment à décider librement de se clore (art. 647 et 682 du code civil).

La décision de fermer une voie privée à la circulation est le plus souvent 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. Cette décision, libre expression du droit de propriété, n'est pas susceptible de recours de la part des tiers. La matérialisation de la fermeture n'est pas obligatoire en droit.

Cependant, s'agissant des voies privées qui, du fait de leurs caractéristiques, pourraient être considérées par le public comme étant ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur, il est vivement conseillé de matérialiser la fermeture de la voie sur le terrain.

Nb : "Si la matérialisation de la fermeture n'est pas obligatoire en droit , on fera remarquer que la matérialisation de l'ouverture ne l'est pas non plus,,.

Ce qui peut sembler un détail n'en est pas un. Le cas s'est déjà présenté que des conducteurs soient verbalisés sur un chemin privé non carrossable dont le propriétaire accepte volontiers une circulation générale des VTM. Dans un tel cas, comment le propriétaire peut-il faire pour signaler son accord ? Doit-il se poster en permanence à l'entrée de la voie pour signer des autorisations de passage ?

En outre, l'article L161-3 du Code Rural et de la Pêche Maritime prévoit que :

"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,,.

En clair, on peut présumer que tout chemin affecté à l'usage du public (définition par l'article L161-2 du Code Rural et de la Pêche Maritime, est un chemin rural.

Par "ricochet,, on peut alors le présumer ouvert à la circulation publique des VTM.

C'est pourquoi, plutôt que d'invoquer une notion de carrossabilité totalement subjective, il serait préférable d'inciter les propriétaires à signaler explicitement leur opposition à la circulation motorisée sur les chemins leur appartenant, par des panneaux ou des dispositifs non dangereux (barrières bien signalées, pas de câbles, de chaînes, de barbelés...).

VEHICULES POUVANT ETRE ADMIS A CIRCULER EN DEHORS DES VOIES OUVERTES A LA CIRCULATION PUBLIQUE.

Par dérogation au principe général, certains véhicules sont autorisés à circuler dehors des voies ouvertes à la circulation publique, sous réserve des arrêtés pris en application des articles L2213-4 ou L2215-3 du code général des collectivités territoriales, il s'agit :

- des véhicules utilisés pour remplir une mission de service public.
- des véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels.
- des véhicules des propriétaires ou leurs ayant droit, mais seulement s'ils sont utilisés à des fins privées.

QUI EST L'AYANT DROIT DU PROPRIÉTAIRE ?

Un ayant droit est une personne à qui le propriétaire a cédé un élément de son droit de propriété.

Ex : titulaire du bail de chasse, titulaire du bail rural, titulaire d'une autorisation de passage...



OUTILS JURIDIQUES POUR ENCADRER LA CIRCULATION MOTORISÉE DANS LES MILIEUX NATURELS

A) L'arrêté

Fermeture par arrêté.

Depuis la Loi de 1991, il est possible de fermer les chemins non seulement pour des questions graves (atteintes à la sécurité ou à la tranquillité publique), mais également pour la protection de l'environnement (L. 2213-4 et L. 2215-3 du Code général des collectivités territoriales).

Personnes compétentes pour fermer une voie par arrêté :

Le maire, en vertu de son pouvoir de police, **ou le préfet sur le territoire de plusieurs communes en cas de carence des maires et après mise en demeure.**

La prise d'un arrêté par le préfet peut être intéressante. Elle permet d'avoir une réglementation cohérente sur l'ensemble d'un secteur plus facilement qu'en faisant prendre un arrêté par commune. Cette réglementation étant le fruit d'une volonté politique unique émanant de l'Etat, la répression des infractions à cette réglementation serait plus efficace.

Voies pouvant faire l'objet d'une fermeture.

Toutes voies : chemins ruraux, chemins privés de particuliers, chemins d'exploitation faisant partie du domaine privé communal.

La circulation hors voies peut également être interdite sur des secteurs entiers de la commune.

"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.,, (articles L2213-4 du Code général des collectivités territoriales)

Justification de l'arrêté.

Un arrêté limitant la circulation sur les voies et chemins de la commune doit faire l'objet d'une justification **détaillée et spécifique à la commune.**

(Rappel : Les interdictions générales et absolues sont annulées par le juge administratif).

- les justifications issues de la Loi de 1991 :

Lorsque la circulation 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, ou des sites, ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles ou touristiques (art L. 2213-4 du CGCT).

- les justifications issues d'autres textes :

La Loi de 1991 a permis de poser des justifications nouvelles aux arrêtés, mais les justifications traditionnelles peuvent bien entendu toujours être utilisées.

Lorsque les catégories de véhicules susceptibles de circuler sont incompatibles avec la constitution de ces chemins, notamment avec la résistance et la largeur de la chaussée et des ouvrages d'art (art R. 161-10 du code rural, pour les chemins ruraux uniquement).

Lorsque circulation risque de porter atteinte à l'ordre public : sécurité, tranquillité, salubrité. Pouvoir de police générale du maire.



B) La signalisation

La fermeture des chemins et secteurs de la Commune doit être signalée par des panneaux conformes aux règles en vigueur (panneau B7B) dressés à chaque entrée accessible depuis la voie publique.

Si cette signalisation n'est pas conforme, les personnes circulant en infraction ne pourront être verbalisées sur le fondement du décret d'application de la Loi de 1991.

C) Le plan communal ou intercommunal de circulation

Il est envisageable que la Commune ou un groupement de Communes définissent et officialisent des itinéraires motorisés sur les voies et chemins appartenant à leur domaine où la législation autorise la circulation des engins motorisés.

Concrètement, la ou le groupement de Communes établit un état des lieux des chemins ouverts et fermés à la circulation et intègre dans sa réflexion pour une meilleure cohérence, les aspects réglementaires, sécuritaires, environnementaux, ainsi que les conflits d'usage potentiels.

Ce plan de circulation est ensuite visualisé sur une carte, qui sera remise à chaque Commune, ainsi qu'aux forces de police et aux gestionnaires d'espaces naturels assermentés.

Nb : Ces plans nécessitent des arrêtés pris par chaque maire, car les communautés de communes ne disposent pas du pouvoir de police de la circulation des chemins.

L'ENCADREMENT DES SPORTS MOTORISES

A) La répression

En vertu du décret d'application de la Loi de 1991, les personnes circulant en infraction aux dispositions d'un arrêté municipal sont passibles de la peine prévue pour les contraventions de cinquième classe (1 500 Euros maximum).

En vertu du code forestier, les personnes sont passibles de la peine prévue pour les contraventions de quatrième classe, selon la procédure du timbre-amende (750 Euros maximum).

Toute Commune peut solliciter les agents habilités pour qu'ils effectuent des contrôles inopinés. Il s'agit de tous les agents assermentés ; les maires et leurs adjoints sont également compétents pour verbaliser les infractions au titre du code de l'environnement.

B) Les chartes des parcs naturels régionaux

D'après l'article L. 362-1 du code de l'environnement, "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**".



C) Les plans départementaux d'itinéraires de randonnée motorisée (PDIRM)

Les Départements ont compétence pour mettre en place des PDIRM, prévus à l'article L. 361-2 du code de l'environnement.

Nb : les voies et chemins pouvant être empruntés par un PDIRM sont :

- les routes nationales et départementales
- les chemins ruraux
- les voies privées ouvertes à la circulation publique des VTM

Ne peuvent être inscrits au PDIRM les chemins ruraux et les voies privées interdits par arrêtés pris en application des articles L2213-4 et L2215-3 du Code général des collectivités territoriales.

D) Les terrains de sport motorisés

L'autorisation est délivrée par le maire. Il s'agit de l'autorisation pour installations et travaux divers de l'article L. 442-1 du code de l'urbanisme

Pour aider le maire dans sa décision, toute nouvelle création de terrain de sport motorisé de plus de 4 hectares doit faire l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête publique.

Rappels : Selon l'article R331-21 du Code du Sport :

Le **circuit** est "un itinéraire fermé qui peut être parcouru plusieurs fois sans être quitté. Il ne peut emprunter que des voies fermées, de manière permanente ou temporaire, à la circulation publique. Son tracé est délimité par des bordures, talus ou bandes de rives ou par tout autre moyen. Son revêtement peut être de différentes natures, telles qu'asphalte, béton, terre naturelle ou traitée, herbe, piste cendrée, glace. Un même circuit peut comporter plusieurs natures de revêtement."

Exemple : circuit de motocross.

Le **terrain** est "un espace d'évolution non ouvert à la circulation publique sur lequel il n'existe pas de parcours défini et où sont pratiquées des disciplines pour lesquelles le chronométrage ne constitue qu'un élément accessoire du classement, telles que trial ou franchissement."

Exemple : terrain de trial composé de zones de franchissement éparses.

Le circuit est soumis à homologation préfectorale. Le terrain ne l'est pas.

