

Véhicules terrestres motorisés en milieu naturel

Guide à
destination
des élus



Préambule

Selon un sondage CSA/FNE (France Nature Environnement) réalisé en 2009, 83% des Français considèrent que les loisirs motorisés, jugés dangereux et peu respectueux de l'environnement, doivent se pratiquer dans des zones délimitées et sécurisées. Et pour cause : la pratique du quads, 4x4, motos vertes est en augmentation constante, les immatriculations de quads ont progressé de 20% entre 2005 et 2009.

Depuis 1991, la loi dite « Lalonde » encadre la pratique des loisirs motorisés. Elle énonce comme principe général l'autorisation de circuler uniquement sur les voies ouvertes à la circulation. Son fondement repose d'une part sur l'impact de cette activité sur les espaces naturels et d'autre part sur le principe du respect des autres usagers de la nature.

Dégradation des sentiers, d'espaces agricoles, destructions de milieux naturels fragiles de grande valeur comme les zones humides ou les cours d'eau, conflits entre usagers de la nature... sont autant de dommages qui accompagnent le développement anarchique de cette activité abusivement qualifiée de « verte ».

Les décideurs, Etat, élus (en particulier des communes rurales) doivent s'interroger sur la place de cette activité sur leur territoire.

- La pratique des loisirs motorisés est-elle souhaitable dans ma commune ?
- Est-elle compatible avec les autres vocations (agricoles, touristiques...) de mon territoire ?
- Les chemins ruraux peuvent-ils supporter le trafic d'engins motorisés ?
- Comment cette pratique est-elle perçue par les habitants ou les promeneurs ?
- Les espaces naturels peuvent-ils être endommagés ?

En plus de définir les modalités de circulation, cette loi permet aux élus d'adapter les pratiques aux spécificités territoriales et en particulier d'interdire la circulation des engins motorisés lorsque celle-ci est inopportune.

Ce document se veut être un guide pour les décideurs en rappelant la loi de 1991. Il se veut surtout être un outil contribuant à mettre en oeuvre les politiques territoriales concernant l'encadrement de cette activité.

Sommaire

I - Une pratique contre nature !	p 4
1 - Le maire, le randonneur et le motard	p 4
2 - Des atteintes parfois graves	p 5
II - Ce que dit la loi	p 6
1 - La loi n°91-2 du 3 janvier 1991	p 6
2 - Les différents acteurs	p 8
3 - Les parcs naturels régionaux	p 12
III - La violation de la loi	p 13
1 - Les sanctions	p 13
2 - Le constat des infractions	p 13
3 - Interdiction de la publicité des véhicules hors piste	p 14
IV - Qui contacter ?	p 15



I - Une pratique contre nature !

1 - Le maire, le randonneur et le motard

Respecter la nature et ses usagers : tel est le principe de la loi encadrant la pratique des loisirs motorisés dans les espaces naturels.

Pour une grande majorité de nos concitoyens, cette pratique n'a pas sa place dans la nature. Plus de la moitié des Français habitent en ville et côtoient quotidiennement pollutions sonores, olfactives, atmosphériques... La nature est un refuge pour des citoyens qui retrouvent dans les espaces ruraux ce qui fait précisément défaut en ville, le calme, les odeurs naturelles, l'air pur...

Pour les habitants des espaces ruraux, les sentiers constituent autant de voies d'accès à leurs lieux de vie et de travail. Leur utilisation à des fins fonctionnelles doit nécessairement être tolérée et prise en compte dans la définition des voies à accès réglementé.

L'essor anarchique des loisirs motorisés impose de s'interroger sur la vocation des espaces naturels. Doivent-ils permettre à une minorité en mal de sensations fortes de se défouler ? Ou au contraire faire l'objet de pratiques maîtrisées et encadrées afin de les rendre compatibles avec d'autres usages ? Autant de débats qui doivent guider les décisions municipales en particulier pour l'accueil du public : chemins de randonnées, secteurs touristiques, proximité des agglomérations... Randonneurs et véhicules motorisés sont obligés de se côtoyer, d'où de fréquentes tensions (plus rarement des accidents) qui ternissent l'image de ces territoires.

Dans ce nécessaire arbitrage, le maire joue un rôle majeur. La loi lui donne les moyens d'une politique cohérente avec les vocations de son territoire.

2 – Des atteintes parfois graves :

La circulation des engins motorisés dans les espaces naturels génère plusieurs types d'atteintes à l'environnement :

- Destructures d'espaces naturels comme les zones humides et les cours d'eau particulièrement appréciés des pratiquants. Ces milieux sensibles ne supportent pas le passage d'un engin qui en empruntant un cours d'eau, détruit les fragiles frayères à poissons, écrase les invertébrés aquatiques et érode les berges provoquant des turbidités anormales.
- Impacts sur les espaces agricoles et les sentiers ruraux : créations d'ornières, tassement de prairies, création de « sentiers hors pistes » en forêt.
- Dérangement accru de la faune dont les espaces de quiétude sont déjà largement amputés par l'urbanisation et les routes.

Chevreuil : Une espèce sensible au dérangement.





II - Ce que dit la loi :

1 - La loi n°91-2 du 3 janvier 1991

Les dispositions législatives encadrant la pratique des loisirs motorisés sont clairement établies dans le **Code de l'Environnement aux articles L. 362-1 à L. 362-8.**

Le principe : Interdiction de circulation des véhicules à moteur en dehors des voies publiques et des voies privées ouvertes à leur circulation.

Article L. 362-1, alinéa 1, Code de l'Environnement :

« En vue d'assurer la protection des espaces naturels, la circulation des véhicules terrestres 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 loi fixe un caractère général à l'interdiction de circuler dans les espaces naturels. Ce principe peut être synthétisé par la formule « pas de hors-piste ». Elle vise l'ensemble des véhicules à moteur (4x4, motos, quads...). Les voies ouvertes à la circulation sont limitativement désignées. Il n'est pas nécessaire de recourir à un arrêté pour interdire la circulation, ni d'implanter une signalisation s'il apparaît clairement que la circulation sur la voie litigieuse ne peut amener qu'à une dégradation de l'environnement (Chambre criminelle de la Cour de Cassation, 24 avril 2007, n°06-87.874).

La loi distingue :

● **Les voies classées dans le domaine public routier :** routes nationales, départementales, communales ou des chemins ruraux. La circulation motorisée y est licite sous réserve que le maire ou le préfet n'ait pris un arrêté de fermeture temporaire pour des raisons de sécurité publique.

● **Les voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur** : il existe pour les voies privées suffisamment larges et carrossables pour être fréquentées par une voiture de tourisme (non spécialement adaptée au tout terrain) une présomption d'ouverture à la circulation des véhicules à moteur (Cour d'Appel de Chambéry, 29 mars 1995, Rolin, Bouche et autres, n°223/95). La fermeture doit alors impérativement résulter d'une entrave matérielle ou d'un panneau d'interdiction.

A l'opposé, voie privée, sentier ou layon non accessible ou très difficilement praticable pour un véhicule non spécifiquement adapté, sont présumés fermés à la circulation de par leurs caractéristiques et l'interdiction de circulation n'a alors pas à être spécialement signalée.

A noter : l'opposition entre chemins ruraux où la circulation est toujours licite quelle que soit leur configuration et les voies privées où elle est permise à condition d'être carrossable.

Les exceptions

L'article L. 362-2 du Code de l'Environnement prévoit des dérogations au principe d'interdiction.

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 **pouvoirs de police du maire ou du préfet**, 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**¹ circulant ou faisant circuler des véhicules à des **fins privées** sur des terrains appartenant aux dits propriétaires.

¹ : L'ayant droit est la personne détenant un droit du fait de son lien avec l'auteur. L'ayant droit, ou ayant cause, est donc une personne bénéficiant d'un droit en raison de sa situation juridique, fiscale, financière, ou d'un lien familial avec le bénéficiaire direct de ce droit.

Exemples :

Un héritier, un locataire, un gestionnaire, un adhérent d'une association de chasse agréée ou d'une association de pêche et de protection du milieu aquatique.

2 - Les différents acteurs

Le maire

En tant qu'autorité de police administrative, il doit apporter un soin particulier au respect des dispositions de la loi, et notamment veiller à ce qu'aucun véhicule ne circule en dehors des voies et chemins du territoire communal. Il peut aussi arbitrer les conflits opposant des habitants dont les intérêts divergent, ou des usagers de la nature ayant une opinion différente sur l'utilisation des chemins.

Ainsi **l'article L. 2213-4 du Code Général des Collectivités Territoriales** lui permet d'interdire par arrêté motivé l'accès de certaines voies, portions de voies ou secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs compromet la tranquillité publique, la qualité de l'air, la protection des espèces animales ou végétales, ou celle des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques. Par exemple, un maire pourra prendre un arrêté interdisant du 1^{er} mai au 1^{er} octobre la circulation des engins motorisés sur un chemin rural dont l'itinéraire est habituellement emprunté par

Sonneur à ventre jaune : Il fréquente souvent les flaques d'eau des sentiers.



des randonneurs pendant cette période. Un modèle d'arrêté municipal est téléchargeable sur : www.frapna-loire.org/les-sentinelles-de-lenvironnement.html

Par ailleurs, avant leur ouverture pour la pratique de sports motorisés, les terrains doivent faire l'objet d'un permis d'aménager (articles L. 421-2 et R. 421-19 du Code de l'Urbanisme) délivré par le maire. Si le terrain est d'une emprise totale supérieure à 4 hectares, une étude d'impact est obligatoire (article R.122-8 du Code de l'Environnement).

Le maire peut participer à l'élaboration d'un Plan Départemental des Itinéraires de Randonnée Motorisée ou PDIRM (article L. 361-1 du Code de l'Environnement).

Enfin il donne son avis sur l'organisation d'une épreuve sportive comportant des véhicules à moteur (ces épreuves étant soumises à autorisation préfectorale). En revanche, le maire ne peut pas, même à titre exceptionnel, autoriser de circulation en dehors des voies ouvertes.

Le préfet

Garant de la bonne application de la loi, le préfet veille au respect des textes et obtient des maires la bonne application de la loi dans son département.

Ainsi aux termes de l'article L. 2215-3 du Code Général des Collectivités Territoriales, il peut, par arrêté motivé, après mise en demeure adressée au maire et restée sans résultat, pour plusieurs communes ou pour une seule, interdire l'accès de certaines voies, portions de voies ou secteurs de la ou des communes aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs compromet la tranquillité publique, la protection des espèces animales ou végétales, ou celle des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques.

2 : « rassemblement comportant la participation de véhicules terrestres à moteur, qui se déroule sur la voie publique dans le respect du Code de la Route, qui impose aux participants un ou plusieurs points de rassemblement ou de passage et qui est dépourvu de tout classement », article R331-18 alinéa 2 du Code du Sport.

3 : Article R331-18 alinéa 4 du Code du Sport.

4 : « itinéraire non fermé, allant d'un point de départ à un point d'arrivée distinct, empruntant des voies ouvertes à la circulation publique sur lesquelles les participants doivent respecter le Code de la Route » article R.331-21-3° du Code du Sport.

5 : Cependant une manifestation peut se dérouler sur des voies ouvertes à la circulation publique et à la condition que les participants respectent le Code de la Route. Il s'agit des concentrations dès lors qu'elles comprennent un chronométrage et les manifestations se déroulant, en partie, sur un parcours de liaison.

6 : Cependant, cette exigence était déjà imposée par l'article 2 du décret du 23 décembre 1958 mais trop souvent négligée.

7 : Arrêté du 7 août 2006 pris pour l'application des articles 5, 7 et 14 du décret n° 2006-554 du 16 mai 2006 relatif aux concentrations et manifestations organisées sur les voies ouvertes ou dans les lieux non ouverts à la circulation publique et comportant la participation de véhicules terrestres à moteur, J.O. du 17 août.

8 : Conseil d'Etat réuni en section, 01-07-2005, n°256998, Abgrall et autres : les arrêtés homologuant les circuits de vitesse doivent comprendre des prescriptions relatives non seulement à la sécurité publique mais également à la tranquillité publique. Voir Envir. 2005, n°10, comm. 63.

Par ailleurs, selon l'article **L. 362-3 du Code de l'Environnement**, le préfet est compétent pour autoriser ou non les épreuves et compétitions de sports motorisés. Ces concentrations et manifestations en dehors des voies ouvertes à la circulation publique sont régies par les **articles R. 331-18 et suivants du Code du Sport**. Une procédure administrative de déclaration, d'autorisation ou d'homologation est applicable.

Les concentrations² de véhicules se déroulent sur la voie publique et sont soumises au Code de la Route. Le régime applicable, déclaration ou autorisation, se détermine en fonction du nombre de participants.

Une manifestation s'entend comme « *un regroupement de véhicules terrestres à moteur et d'un ou plusieurs pilotes ou pratiquants visant à présenter, de façon organisée pour les spectateurs, un sport mécanique sous ses différentes formes* »³. Elle se déroule sur des circuits, terrains ou parcours⁴ avec autorisation préalable. Ainsi à la différence de la concentration, dans la plupart des cas⁵, elle se déroule, en partie ou en totalité dans des lieux temporairement ou en permanence fermés à la circulation publique.

Ces manifestations peuvent être organisées dans les espaces naturels par dérogation au principe d'interdiction posé par la loi. Les dispositions relatives à l'autorisation d'une telle manifestation sont fondées sur des règles techniques et de sécurité mais aussi sur l'exigence de préservation de la tranquillité publique⁶ qui devient un élément de la composition du dossier⁷.

L'administration appréciera si les dispositions prises ou envisagées par les organisateurs ou par le gestionnaire d'un circuit soumis à homologation sont suffisantes pour préserver la tranquillité publique. Sinon, le préfet pourra prescrire des mesures complémentaires. La nécessité de prendre en compte la tranquillité publique avait été rappelée antérieurement par le Conseil d'Etat⁸. Dans les zones Natura 2000, l'étude devra préalablement démontrer l'absence d'impact sur les habitats et/ou les espèces ayant motivé le classement.

Le Conseil général

La loi « Lalonde » confie aux départements le soin d'organiser la pratique de la randonnée motorisée en mettant en place les PDIRM. Ces plans utilisent :

- des voies publiques (routes),
- des chemins ruraux proposés par les communes propriétaires et rendus inaliénables du fait de leur inscription au PDIRM,
- des voies privées, avec l'accord de leur propriétaire. Le PDIRM identifie des itinéraires intéressants pour les pratiquants, tout en restant soumis à évaluation des incidences environnementales. Sa mise en place doit veiller au strict respect des propriétaires et des autres usagers, des réglementations concernées et des objectifs de préservation de l'environnement.

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. A ce jour, aucun département n'a pu rédiger de plan, difficile à mettre en oeuvre avec les textes en vigueur.



3 - Les parcs naturels régionaux

Article L. 362-1, alinéa 2, Code de l'Environnement :

« La charte de chaque parc naturel régional ou la charte de chaque parc national comporte un article établissant les règles de circulation des véhicules à moteur sur les voies et chemins de chaque commune adhérente du parc naturel régional ou du parc national et des communes comprises en tout ou partie dans le cœur du parc national. »

Cette charte fixe les objectifs du parc naturel régional et définit « 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 qui y sont développés. La maîtrise de la circulation motorisée en fait donc évidemment partie.

Les communes adhérentes doivent avoir une politique cohérente avec la charte et mettre en place une réglementation pour maîtriser la circulation et/ou pour protéger les zones sensibles.

Les parcs ont ainsi la possibilité de créer un plan de circulation afin de rendre lisible la réglementation sur l'ensemble du territoire concerné. Le plan s'élabore en concertation et se traduit par :

- une carte des voies ouvertes à la circulation des engins motorisés,
- une réglementation communale,
- une communication publique comprenant une signalétique.

Ce document facilite le travail des élus au quotidien dans leur arbitrage des conflits.

III - La violation de la loi

1 - Les sanctions

Est puni d'une peine **d'amende** de 1 500 €, le fait de circuler :

- 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 (article R. 362-1 du Code de l'Environnement),
- sur un chemin rural fermé à la circulation par arrêté municipal ou préfectoral (article R. 362-2 du Code de l'Environnement).

Par ailleurs le véhicule peut être confisqué (article R. 362-4 du Code de l'Environnement). D'autre part, en circulant dans des espaces protégés, les conducteurs peuvent détruire des espèces protégées et/ou détruire ou dégrader leurs habitats. Ces comportements constituent des **délits**, réprimés par des peines allant jusqu'à six mois d'emprisonnement et 9 000 € d'amende (article L. 415-3 du Code de l'Environnement). De même, le fait de détruire, mutiler ou dégrader un monument naturel ou un site inscrit ou classé est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende.

2- Le constat des infractions

Le maire et ses adjoints, officiers de police judiciaire, sont habilités à constater les infractions. Il en est de même des agents de police judiciaire, des fonctionnaires et agents commissionnés et assermentés au titre de la protection de la nature par le ministre de l'Environnement, de l'Office National des Forêts (ONF), de l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage (ONCFS), de l'Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques (ONEMA) et des Parcs Nationaux.



3- Interdiction de la publicité des véhicules hors piste

La loi « Lalonde » interdit toute forme de publicité directe ou indirecte présentant un véhicule en situation d'infraction. Cependant on assiste à un développement important de la publicité commerciale montrant des véhicules circulant dans les espaces naturels et incitant à y circuler⁹. 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 éléments de l'infraction

Plusieurs éléments doivent être réunis. **En premier lieu**, la publicité doit représenter un véhicule en situation d'infraction avec la loi « Lalonde ». (cf II-1)

En second lieu, c'est la diffusion d'une publicité, quelle qu'en soit la forme (photographie, vidéo, image, article...) qui entraîne la responsabilité pénale de la personne. Il n'est pas nécessaire que les auteurs de l'infraction soient identifiés dès lors qu'un véhicule est montré en « situation d'infraction ».

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.

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.

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.

9 : 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. Ce dernier texte interdit « toute forme de publicité directe ou indirecte présentant un véhicule en situation d'infraction ».

Cette infraction est punie d'une amende maximale de 1500 €.

IV - Qui contacter ?

Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage (ONCFS)

60, rue de la Mairie
42 600 CHAMPDIEU
Tél. : 04 77 97 06 50
Courriel : sd42@oncfs.gouv.fr

Office National des Forêts (ONF)

27, rue Roger Salengro
42 000 SAINT-ETIENNE
Tél. : 04 77 32 30 56

Direction Départementale des Territoires (DDT)

Service Environnement et Forêts,
Pôle Nature et Cadre de Vie
43, avenue de la Libération
BP 90509
42 007 SAINT-ETIENNE cedex 1
Tél : 04 77 81 48 25
Courriel : ddt-sef-pncv@loire.gouv.fr

Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques (ONEMA)

14, allée de l'Europe
ZI du Bas Rollet
42 480 LA FOUILLOUSE
Tél : 04 77 36 47 19
Courriel : sd42@onema.fr

Gendarmerie la plus proche

Les sentinelles de l'environnement

FRAPNA Loire
Maison de la Nature
4, rue de la Richelandière
42 100 SAINT-ETIENNE
Tel : 04 77 41 46 60
Courriel : sentinelle-loire@frapna.org



Crédits Photographiques :

Fotolia : Csaba Balasi (couverture),
Vitali Krivosheev (p 13)
FRAPNA Loire : Aurélien Baroin (p 5),
Sylvain Vigant (p 8)
SXC : Paul Bodea (p 15), Nevit Dilmen (p 6),
Kim Jerbo (p 2-16)
Indépendant : Yves Thonnérieux (p 3-11).

Maquette et réalisation :

Véronique Michel (FRAPNA Loire).
Textes : François Boléat, Mathieu Labrande
et Tristan Richard (FRAPNA Loire).



FRAPNA

FRAPNA Loire

4 rue de la Richelandière - 42100 Saint-Etienne

04 77 41 46 60 - www.frapna-loire.org