



# RECUEIL N° 1

## SPORTS DE NATURE ET MOTOCYCLISME

### TEXTES DE REFERENCE :

- Extraits du Code de l'Environnement p.2
- Extraits du Code du Sport p.5
- Extraits du Code général des collectivités territoriales (CGCT) p.7
- Extrait du Code de la voirie routière p.8
- Extrait du Code de la route p.8
- Extrait du Décret n°80-923 du 21 novembre 1980 p.8

### FICHES TECHNIQUES :

- Argumentation contre la circulaire « OLIN » du 06-09-06 FTJN 2006-01 p.9
- Notion de carrossabilité des chemins FTJN 2006-02 p.10
- Les CDESI et les PDESI FTJN 2006-03 p.13
- Les PDIRM et les PDIPR FTJN 2006-04 p.14
- Circulation des véhicules terrestres à moteur dans les espaces naturels lors des manifestations sportives autorisées par le Préfet FTJN 2006-05 p.15
- Analyse de l'arrêt du CE du 10 janvier 2007 FTJN 2007-06 p.16
- Utilisation des jachères par les Moto Clubs FTJN 2007-07 p.17

### LIEN(S) :

- Recherche juridique : <http://www.legifrance.gouv.fr/>
- Ministère chargé des sports : <http://www.sports.gouv.fr/>
- Circulaire Olin : [http://www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id\\_article=4662](http://www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id_article=4662)

# **CODE DE L'ENVIRONNEMENT**

## **Chapitre Ier : Itinéraires de randonnées**

### **Article L361-1**

Le département établit, après avis des communes intéressées, un plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée.

Les itinéraires inscrits à ce plan peuvent emprunter des voies publiques existantes, des chemins relevant du domaine privé du département ainsi que les emprises de la servitude destinée à assurer le passage des piétons sur les propriétés riveraines du domaine public maritime en application de l'article L. 160-6 du code de l'urbanisme. Ils peuvent également, après délibération des communes concernées, emprunter des chemins ruraux et, après conventions passées avec les propriétaires intéressés, emprunter des chemins ou des sentiers appartenant à l'Etat, à d'autres personnes publiques ou à des personnes privées. Ces conventions peuvent fixer les dépenses d'entretien et de signalisation mises à la charge du département.

Toute aliénation d'un chemin rural susceptible d'interrompre la continuité d'un itinéraire inscrit sur le plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée doit, à peine de nullité, comporter soit le maintien, soit le rétablissement de cette continuité par un itinéraire de substitution. Toute opération publique d'aménagement foncier doit également respecter ce maintien ou cette continuité.

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

### **Article L361-2**

Le département établit, dans les mêmes conditions qu'à l'article L. 361-1, 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 public 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. 2213-4 et L. 2215-3 du code général des collectivités territoriales.

## **Chapitre II : Circulation motorisée**

### **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 auxdits propriétaires.

### **Article L362-3**

L'ouverture de terrains pour la pratique de sports motorisés est soumise à l'autorisation prévue à l'article L. 421-2 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**

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 oeuvre 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.

## **Chapitre IV : Espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature**

### **Article L364-1**

Ainsi qu'il est dit à l'article 19 II de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 modifiée relative à l'organisation et la promotion des activités physiques et sportives ci-après partiellement reproduit :

"Le Comité national olympique et sportif français conclut avec les organismes gestionnaires d'espaces naturels, sous réserve du respect de la réglementation propre à chaque espace, des conventions ayant pour objet de fixer les conditions et modalités d'accès à ces sites pour les pratiques sportives en pleine nature, compatibles avec les schémas de services collectifs des espaces naturels et ruraux, d'une part, et du sport, d'autre part."

**CODE DU SPORT  
(Partie Législative)**

**Chapitre Ier : Sports de nature**

**Article L311-1**

Les sports de nature s'exercent dans des espaces ou sur des sites et itinéraires qui peuvent comprendre des voies, des terrains et des souterrains du domaine public ou privé des collectivités publiques ou appartenant à des propriétaires privés, ainsi que des cours d'eau domaniaux ou non domaniaux.

**Article L311-2**

Les fédérations sportives délégataires ou, à défaut, les fédérations sportives agréées peuvent définir, chacune pour leur discipline, les normes de classement technique, de sécurité et d'équipement des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature.

**Article L311-3**

Le département favorise le développement maîtrisé des sports de nature. A cette fin, il élabore un plan départemental des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature. Ce plan inclut le plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée prévu à l'article L. 361-1 du code de l'environnement. Il est mis en œuvre dans les conditions prévues à l'article L. 130-5 du code de l'urbanisme.

**Article L311-4**

Le département établit un plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée dans les conditions prévues à l'article L. 361-2 du code de l'environnement.

**Article L311-5**

Le Comité national olympique et sportif français conclut avec les organismes gestionnaires d'espaces naturels, sous réserve du respect de la réglementation propre à chaque espace, des conventions ayant pour objet de fixer les conditions et modalités d'accès à ces sites pour les pratiques sportives en pleine nature compatibles avec les schémas de services collectifs des espaces naturels et ruraux, d'une part et du sport, d'autre part.

**Article L311-6**

Lorsque des travaux sont susceptibles de porter atteinte, en raison de leur localisation ou de leur nature, aux espaces, sites et itinéraires inscrits au plan mentionné à l'article L. 311-3

ainsi qu'à l'exercice des sports de nature qui sont susceptibles de s'y pratiquer, l'autorité administrative compétente pour l'autorisation des travaux prescrit, s'il y a lieu, les mesures d'accompagnement, compensatoires ou correctrices, nécessaires.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

## **Commissions départementales des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature**

### **Article R311-1**

Une commission départementale des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature est placée auprès du président du conseil général.

Cette commission comprend notamment un représentant du comité départemental olympique et sportif, des représentants des fédérations sportives agréées qui organisent des sports de nature, des représentants des groupements professionnels concernés, des représentants des associations agréées de protection de l'environnement, des élus locaux et des représentants de l'Etat.

### **Article R311-2**

La commission concourt à l'élaboration du plan départemental des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature, mentionné à l'article L. 311-3, et propose des conventions pour sa mise en oeuvre.

Elle est consultée sur toute modification du plan ainsi que sur tout projet d'aménagement ou toute mesure de protection des espaces naturels susceptible d'avoir une incidence sur l'exercice des sports de nature dans les espaces, sites et itinéraires inscrits à ce plan.

### **Article R311-3**

La composition et les modalités de fonctionnement de la commission sont fixées par délibération du conseil général.

## **CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES**

### **Article L2213-4**

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.

### **Article L2215-3**

Les pouvoirs confiés au maire par l'article L. 2213-4 ne font pas obstacle à ce que le représentant de l'Etat dans le département puisse, pour plusieurs communes ou pour une seule commune après mise en demeure adressée au maire et restée sans résultat, interdire, par arrêté motivé, l'accès de certaines voies ou de certaines portions de 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 ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques.

Dans ces secteurs, le représentant de l'Etat dans le département peut, en outre, dans les conditions prévues au premier alinéa, 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.

# **CODE DE LA VOIRIE ROUTIERE**

## **Chapitre Ier : Chemins ruraux**

### **Article L161-1**

Les chemins ruraux appartiennent au domaine privé de la commune. Ils sont affectés à la circulation publique et soumis aux dispositions du chapitre Ier du titre II du livre Ier du code rural.

# **CODE DE LA ROUTE**

### **Article R411-25**

Le ministre chargé de la voirie nationale et le ministre de l'intérieur fixent par arrêté conjoint publié au Journal officiel de la République française les conditions dans lesquelles est établie la signalisation routière pour signifier une prescription de l'autorité investie du pouvoir de police ou donner une information aux usagers.

Les dispositions réglementaires prises par les autorités compétentes en vue de compléter celles du présent code et qui, aux termes de l'arrêté prévu au premier alinéa, doivent faire l'objet de mesures de signalisation, ne sont opposables aux usagers que si lesdites mesures ont été prises.

Les usagers doivent respecter en toutes circonstances les indications résultant de la signalisation établie conformément au premier alinéa.

Les indications des feux de signalisation lumineux prévalent sur celles qui sont données par les signaux routiers réglementant la priorité.

## **Décret n°80-923 du 21 novembre 1980**

**Publication au JORF du 25 NOVEMBRE 1980**

**Décret portant règlement national de la publicité en agglomération et déterminant les conditions d'application à certains dispositifs publicitaires d'un régime d'autorisation pour l'application de la loi n°79-1150 du 29 décembre 1979 relative à la publicité, aux enseignes et préenseignes.**

**version consolidée au 31 octobre 1996 - version JO initiale**

### Article 1

Par voies ouvertes à la circulation publique au sens de la loi susvisée du 29 décembre 1979, il faut entendre les voies publiques ou privées qui peuvent être librement empruntées, à titre gratuit ou non, par toute personne circulant à pied ou par un moyen de transport individuel ou collectif.



## FICHE TECHNIQUE

Date : 06 mars 2006

Référence : FTJN 2006-01

### Objet : Argumentation contre la circulaire « OLIN » du 6 septembre 2005

Service(s) :

Juridique

Correspondant(s) :

M. Alex BOISGROLLIER

Version : 2

Modifiée le : 01 octobre 2007

Les arguments développés par la FFM, dans le cadre de son recours en excès de pouvoir, tendent à démontrer que les interprétations législatives et réglementaires effectuées par le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable (MEDD) dans la circulaire litigieuse, revêtent un caractère impératif et qu'elles imposent de nouvelles règles. L'analyse de celles-ci révèle qu'elles sont entachées d'illégalité et/ou qu'elles méconnaissent la portée générale des textes que la circulaire entend expliciter.

En outre, au delà de la très forte demande de répression suggérée par le MEDD auprès des Préfets pour exécution et appliquée par certains de leurs services (ONF et ONCFS) la partialité même de ce texte pose problème.

Principaux points litigieux :

- L'interprétation ministérielle, selon laquelle l'ouverture de terrains destinés à la pratique des sports motorisés et toutes les manifestations, même exceptionnelles, doivent faire l'objet d'une autorisation préfectorale est entachée d'une erreur de droit. En effet, celle-ci est uniquement obligatoire, dans le premier cas, si le terrain est occupé de façon permanente pendant plus de 3 mois et dans le deuxième, si le public est admis à assister aux manifestations.
- La circulaire exige que l'autorisation accordée aux manifestations sportives, se déroulant en forêt relevant du régime forestier, soit compatible avec le document d'aménagement. Or, la nature et la portée de ce document sont inconnues, à l'instar du fondement juridique de cette obligation.
- La circulaire indique que les voies de défense contre l'incendie sont strictement fermées à la circulation des véhicules à moteur, alors même que le code forestier, qui indique seulement qu'elles sont fermées à la circulation générale, ne semble pas en interdire un usage ponctuel et exceptionnel (manifestation sportive, par exemple).
- Il est également demandé de procéder, pour chaque manifestation sportive se déroulant sur une zone Natura 2000, à une évaluation de son impact sur l'environnement. Au-delà de l'imprécision de cette obligation, il apparaît que le code de l'environnement exige que des travaux soient réalisés et que leur impact soit notable sur le site, ce qui n'est pas le cas pour les manifestations sportives.
- Le dernier point contesté, le plus important concerne la définition des voies ouvertes à la circulation publique et l'utilisation opportuniste de la notion de « carrossabilité » des chemins ruraux. Cette notion a été retenue ponctuellement par deux fois par la Cour de cassation en 1999 et 2003. Ce critère, purement subjectif et dont le fondement juridique ne figure dans aucun autre texte législatif ou réglementaire, est laissé à l'entière appréciation des personnes en charge de la répression.

#### Texte(s) de référence :

- - Article L 362-1 du Code de l'environnement (codification de la loi « Lalonde » du 3 janvier 1991)
- - Circulaire du MEDD en date du 6 septembre 2005

Fiche(s) technique(s) Associée(s) : FTJN 2006-02

Lien(s) : [http://www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id\\_article=4662](http://www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id_article=4662)



## FICHE TECHNIQUE

Date : 06 mars 2006

Référence : FTJN 2006-02

**Objet : Notion de carrossabilité des chemins**

Service(s) :

Juridique

Correspondant(s) :

M. Alex BOISGROLLIER

Version : 2

Modifiée le : 01 octobre 2007

La circulaire dite « Olin » du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable (MEDD) en date du 6 septembre 2005 a instauré officiellement la notion de carrossabilité comme un critère permettant de déduire, en l'absence de signalisation, si un chemin est ouvert ou non à la circulation publique.

Cette notion étant laissée à l'entière appréciation des agents chargés de l'application de cette circulaire sur le terrain, les verbalisations de motocyclistes pour cause de circulation sur voie non ouverte à la circulation publique sont devenues de plus en plus fréquentes et leur contestation également.

La problématique principale qui se pose aux juges consiste à définir si les voies empruntées par les contrevenants sont effectivement ouvertes ou non à la circulation publique.

En matière de circulation, la Constitution a consacré un principe de liberté, la liberté de circulation.

Par conséquent toute disposition qui viendrait sans motif ou sans restriction géographique ou temporelle, interdire ou restreindre cette liberté serait inconstitutionnelle et donc illégale.

Ce principe de liberté de circulation est toutefois assorti de quelques restrictions notamment en matière de circulation routière.

Ainsi, une dichotomie primaire a été opérée.

On distingue deux types de voies de circulation : les voies ouvertes à la circulation publique et les voies non ouvertes à la circulation publiques.

Ces voies sont définies par l'usage qu'il en est fait et non par des critères physiques ou techniques permettant de déterminer à leur simple état si elles appartiennent à l'une ou l'autre des catégories. Par voies ouvertes à la circulation publique, il faut entendre les « voies publiques ou privées qui peuvent être librement empruntées, à titre gratuit ou non, par toute personne circulant à pied ou par un moyen de transport individuel ou collectif. » (art.1er Décret n° 80-923 du 21 novembre 1980).

Au sein même des voies envisagées précédemment il existe une division entre les voies publiques et les voies privées. Si les critères de distinction sont simples à envisager, il convient une fois de plus de procéder à une distinction au sein des voies publiques.

On distingue en effet au sein des voies publiques, les voies publiques du réseau routier qui, par définition, sont ouvertes à la circulation publique et les voies publiques appartenant au domaine privé communal.

Ces dernières sont, par nature et par principe, ouvertes à la circulation publique sauf exceptions dûment signalées par des panneaux prévus à cet effet (art L161-1 du Code de la Voirie routière).

En effet, le Code de la Route a pour partie, clarifié le flou résultant de la définition par affectation, d'une part en listant les voies ouvertes à la circulation publique d'autre part en prenant comme principe que les interdictions d'accès ne sont opposables aux usagers que si des mesures de signalisation à cet effet ont été prises (article R. 411-25 du Code de la route).

Toutefois, pour les voies appartenant au réseau routier communal, ainsi que pour les voies privées ouvertes, c'est-à-dire non barrières ou fermées par un obstacle, la jurisprudence a développé un corollaire à la définition par l'usage qui est fait des voies.

En effet, en dépit des principes énoncés préalablement, lorsqu'un doute naît quant à l'affectation d'une voie, l'appréciation du caractère ouvert ou non à la circulation publique est dévolue au pouvoir d'appréciation souveraine des juges du fond.

La jurisprudence récente fait appel à une notion nouvellement créée : « la notion de carrossabilité ». En fonction de l'aspect carrossable de la voie ou du chemin, le juge détermine si cette voie ou chemin est effectivement ouvert(e) ou non à la circulation publique.

Cet élément de réponse n'est cependant pas satisfaisant car aucune définition de cette notion n'est donnée par le droit positif et le flou inhérent à la notion de voie ouverte à la circulation publique n'est que transféré à la notion de carrossabilité.

Le terme carrossabilité n'est pas envisagé par le dictionnaire français. Seul l'adjectif carrossable est défini. Celui-ci, employé au XIXème siècle et dérivé du nom « carrosse », désignait une voie « où les voitures peuvent circuler ».

On déduit de cette définition qu'un chemin carrossable est un chemin que peut parcourir une voiture n'ayant pas reçu d'aménagement particulier ni spécialement équipée pour emprunter ce type de voie.

Deux difficultés apparaissent alors. D'une part cette définition date du XIXème siècle et l'on peut décemment redouter son obsolescence. D'autre part, cette définition n'envisage que les « carrosses » ou « voitures » soit les véhicules terrestres à moteur munis de 4 roues.

Les juges pourtant l'assimilent aux motos. Cette extension est à remettre en cause au regard de la différence du volume et du caractère adaptable des deux roues motorisées.

Deux arrêts de la Cour de cassation, antérieurs à la circulaire « Olin », précisent la notion de carrossabilité : un chemin non carrossable serait un chemin dont « l'accès est interdit par un obstacle physique dont la nature et les dimensions ne permettent pas le passage ». Par ailleurs, ne saurait être considéré comme ouvert à la circulation un chemin « empierré, piétonnier, qui se rétrécit d'un mètre cinquante à trente centimètres de large, ... ».

L'ensemble des décisions de justice, faisant appel à cette notion, font référence à l'article 1er de la Loi Lalonde en date du 3 janvier 1991 (aujourd'hui codifié à l'article L 362-1 du Code de l'environnement) qui pose un principe général d'interdiction de circulation dans les lieux non ouverts à la circulation publique en vue d'assurer la protection de la nature.

La portée de cet article ne peut qu'être limitée. En premier lieu au regard de la hiérarchie des normes. La Constitution consacrant le principe de liberté de circulation, une Loi ne peut aller à l'encontre de ce principe.

En second lieu, l'article précise une interdiction « en dehors » des voies. L'interdiction porte par conséquent sur la notion de hors-piste et non sur une interdiction d'accès aux voies des véhicules terrestres à moteur. Enfin, l'article susmentionné précise que chaque parc naturel doit établir un plan de circulation. Par conséquent, une interdiction générale serait totalement contradictoire.

La notion de carrossabilité semble donc avoir vocation à établir si le contrevenant se situe sur une portion hors-piste ; l'aspect carrossable de la voie permettant de présumer son ouverture à la circulation publique.

Si cette notion peut s'avérer utile très ponctuellement lorsque le cas d'espèce fait face à un réel flou que les dispositions législatives et réglementaires ne peuvent résoudre, l'application qui en est faite actuellement semble excessive. D'une notion créée afin d'éclaircir ou soutenir des dispositions législatives, émerge aujourd'hui une règle de droit.

De plus, la notion de carrossabilité est imparfaite car subjective. Au sens strict, cette notion est, de nos jours, inhérente à l'automobile et son applicabilité à la pratique motocycliste reste très douteuse. En outre, elle contribue à entretenir le flou dans la mesure où rien ne précise quel type d'automobile peut y circuler et dans quelles conditions climatiques : berline, véhicule adapté type 4x4 ou complètement inadapté : monospace, cabriolet sportif... L'appréciation de l'aspect carrossable d'une voie, même au sens strict, pose des difficultés.

Au sens large, l'adjectif carrossable peut être interprété comme praticable. Pour un deux roues, même un sentier étroit est carrossable.

Par conséquent, la subjectivité inhérente au caractère carrossable d'un chemin ne peut qu'être source de conflits, notamment lors des verbalisations effectuées par les agents de l'ONF.

En tant que telle, la carrossabilité, notamment en raison de son caractère subjectif, ne possède aucune valeur juridique mais constitue l'unique moyen de savoir, en l'absence de signalisation, si une voie est ouverte à la circulation publique, ce qui en pratique est très souvent le cas.

---

**Texte(s) de référence :**

- Article L 362-1 du Code de l'environnement (codification de la loi « Lalonde » du 3 janvier 1991)
- Article L161-1 du Code de la Voirie routière
- Article R 411-25 du Code de la route
- Circulaire du MEDD en date du 6 septembre 2005

**Fiche(s) technique(s) Associée(s) :** FTJN 2006-02

**Lien(s) :** [http://www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id\\_article=4662](http://www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id_article=4662)



## FICHE TECHNIQUE

Date : 06 mars 2006

Référence : FTJN 2006-03

**Objet : Les CDESI et le PDESI**

Service(s) :

Juridique

Correspondant(s) :

M. Alex BOISGROLLIER

Version : 2

Modifiée le : 01 octobre 2007

La loi n°2000-627 du 6 juillet 2000 modifiant la loi n°84-610 du 16 juillet 1984 sur le sport a marqué la reconnaissance, par l'Etat, des sports de nature comme un fait social et économique à part entière en instituant, notamment, **les Commissions Départementales des Espaces Sites et Itinéraires des sports de nature (CDESI)**.

Aux termes de cette loi, ces commissions rassemblent en leur sein « un représentant du comité départemental olympique et sportif, des représentants des fédérations sportives agréées qui organisent des sports de nature, des représentants des groupements professionnels concernés, des représentants des associations agréées de protection de l'environnement, des élus locaux et des représentants de l'Etat ».

Les principales missions de ces commissions consistent en la proposition d'un **Plan Départemental des Espaces, Sites et Itinéraires relatifs aux sports de nature (PDESI)** et à donner un avis sur les projets de loi, de décrets ou d'arrêtés préfectoraux pouvant avoir une incidence sur les activités physiques et sportives de nature, l'objectif étant de parvenir à une maîtrise raisonnée de ces activités qui, par essence, sont difficilement contrôlables.

Le dernier alinéa de l'article 50-2 de la loi sur le sport précitée (aujourd'hui codifié à l'article R.311-3 du code du sport) indiquait qu'un décret en Conseil d'Etat devait préciser la composition de ces commissions ainsi que leurs modalités de fonctionnement. Aucun décret n'étant intervenu la loi qui prévoyait l'institution de CDESI était difficilement applicable et, d'ailleurs, peu de départements les ont installées. La loi n°2004-1343 du 9 décembre 2004 de simplification du droit, publiée le 10 décembre 2004 au JORF, est venue modifier cet article en confiant aux assemblées départementales le soin de fixer la composition des CDESI et leurs modalités de fonctionnement.

Le texte instituant les CDESI étant désormais applicable, la mise en place de celles-ci dans chaque département devient opérationnelle et se fera progressivement au cours de l'année.

Compte tenu des spécificités du sport motocycliste, des risques de conflit d'usage et des attaques notamment menées par des représentants locaux de groupements écologistes ou d'autres fédérations sportives, il apparaît essentiel que les représentants des Comités Motocyclistes Départementaux et/ou de la LMR concernée prennent place au sein des sièges réservés au mouvement sportif, sous peine de n'avoir plus aucun contrôle sur le devenir de leur pratique.

Pour autant, des réunions de dirigeants de sports de nature seront organisées dans les Comités Départementaux Olympiques et Sportifs (CDOS) ; il conviendra d'y participer afin d'être éligible dans les CDESI ou à défaut d'élire un représentant des sports de nature à même de défendre les intérêts du motocyclisme.

En tout état de cause, il est important de prendre attache auprès des CDOS à ce sujet, tout en informant les élus de la Fédération, ainsi que ses services, sur l'évolution locale de ce dossier.

### Texte(s) de référence :

- Article L 361-1 du Code de l'environnement
- Article R.311-1 à 3 du Code du sport (Loi n°84- 610 du 16 juillet 1984)

Fiche(s) technique(s) Associée(s) : FTJN 2006-04

Lien(s) : <http://www.sportsdenature.fr/cdesi/index.php>



## FICHE TECHNIQUE

Date : 06 mars 2006

Référence : FTJN 2006-04

### Objet : Les PDIRM et les PDIPR

Service(s) :

Juridique

Correspondant(s) :

M. Alex BOISGROLLIER

Version : 2

Modifiée le : 01 octobre 2007

Les articles L 361-1 et L 361-2 du Code de l'environnement prévoient la création par le département d'un **Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnées (PDIPR)** ainsi que d'un **Plan Départemental des Itinéraires de Randonnées Motorisées (PDIRM)**.

Ces plans, ayant pour objectif de régler les conflits d'usage, sont mis en œuvre dans le cadre du Plan Départemental des Espaces Sites et Itinéraires des sports de nature (PDESI) décidé par la Commission Départementale des Espaces Sites et Itinéraires des sports de nature (CDESI).

Les modalités concernant la création et la protection de ces itinéraires sont quasiment identiques, à savoir : « *Les itinéraires inscrits à ces plans peuvent emprunter des voies publiques existantes, des chemins relevant du domaine privé du département ainsi que les emprises de la servitude destinée à assurer le passage des piétons sur les propriétés riveraines du domaine public maritime en application de l'article L. 160-6 du code de l'urbanisme. Ils peuvent également, après délibération des communes concernées, emprunter des chemins ruraux et, après conventions passées avec les propriétaires intéressés, emprunter des chemins ou des sentiers appartenant à l'Etat, à d'autres personnes publiques ou à des personnes privées.* »

Toutefois, les PDIRM ne pourront emprunter les voies ayant fait l'objet d'une interdiction de circulation en application des articles L. 2213-4 et L. 2215-3 du code général des collectivités territoriales (arrêté d'interdiction de circulation fondés sur la sécurité ou la protection de l'environnement – espèces animales ou végétales remarquables).

S'agissant de la protection des itinéraires, les textes précités prévoient que « *toute aliénation d'un chemin rural susceptible d'interrompre la continuité d'un itinéraire inscrit sur le plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée doit, à peine de nullité, comporter soit le maintien, soit le rétablissement de cette continuité par un itinéraire de substitution. Toute opération publique d'aménagement foncier doit également respecter ce maintien ou cette continuité.* »

Il convient de noter que, dans les deux cas, le département devra prendre en charge les dépenses d'entretien ainsi que la signalétique des itinéraires. Cette remarque laisse présager une certaine lenteur dans la création des itinéraires. En outre, compte tenu des impératifs économiques des conseils généraux, dont les prérogatives se sont largement accrues, des choix stratégiques vont forcément être opérés ; des activités risquent ainsi d'être pénalisées, notamment la moto, dans la mesure où celle-ci est loin de faire l'unanimité.

Par ailleurs, cette disposition est susceptible de freiner les initiatives privées d'entretien telles qu'elles sont effectuées actuellement par les moto clubs.

A ce jour et à notre connaissance, un seul PDIRM a été mis en place en Alsace. Son itinéraire est de 11 km dont 6 sont constitués de routes bitumées. La FFM a accepté, sous certaines conditions, de mettre en place des PDIRM pilotes. Toutefois, en raison notamment de l'exemple alsacien, la Fédération ne souhaite pas que l'utilisation systématique des PDIRM devienne la contrepartie de l'aliénation de la liberté de circulation des pratiquants.

#### Texte(s) de référence :

- Article L 361-1 et suivants du Code de l'environnement
- Articles L. 2213-4 et L. 2215-3 du Code général des collectivités territoriales

Fiche(s) technique(s) Associée(s) : FTJN 2006-03 ; FTJN 2006-01

Lien(s) : <http://www.sportsdenature.fr/cdesi/index.php>



## FICHE TECHNIQUE

Date : 14 mars 2006

Référence : FTJN 2006-05

**Objet : Circulation des véhicules terrestres à moteur (VTM) dans les espaces naturels lors des manifestations sportives autorisées par le Préfet**

Service(s) :

Juridique

Correspondant(s) :

M. Alex BOISGROLLIER

Version : 2

Modifiée le : 01 octobre 2007

S'il est vrai que l'article L 362-1 du Code de l'environnement interdit expressément la circulation des VTM en dehors des voies ouvertes à la circulation publique, l'article L 362-3 alinéa 2 du Code de l'environnement nuance cette prohibition en indiquant que « *les épreuves et compétitions de sports motorisés sont autorisées, dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat, par le préfet* ». De fait, cet article ne suggère pas une éventualité, mais crée bel et bien un postulat selon lequel les épreuves et compétitions de sports motorisés sont autorisées, selon les conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

A ce jour, le seul décret existant susceptible d'être rattaché à cet article est le décret 2006-554 du 16 mai 2006 (aujourd'hui codifié aux articles R.331-18 à R.331-45 du code du sport).

Or, le titre même du décret n°2006-554 *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 à moteur* laisse clairement entendre que leur circulation est possible en dehors des voies ouvertes à la circulation, dans un cadre compétitif.

Au regard de ce texte, il apparaît donc clairement qu'une épreuve ou une manifestation de VTM peut se dérouler dans des lieux non ouverts à la circulation en toute légalité, par dérogation à l'article L 362-1 du Code de l'environnement.

En outre, bien que très discutable sur de nombreux points, la circulaire susmentionnée admet, à titre dérogatoire au principe général d'interdiction de circulation des VTM en dehors des voies ouvertes à la circulation publique, l'organisation d'épreuves en dehors des voies ouvertes à la circulation publique (article 2.3 de l'annexe 2).

### Texte(s) de référence :

- Article L 362-1 du Code de l'environnement (codification de la loi « Lalonde » du 3 janvier 1991)
- Article L 362-3 du Code de l'environnement
- Décret n°58-1430 du 23 décembre 1958
- Arrêté du 17 février 1961
- Circulaire du MEDD en date du 6 septembre 2005

**Fiche(s) technique(s) Associée(s) :** FTJN 2006-01 ; FTJN 2006-02

**Lien(s) :** [http://www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id\\_article=4662](http://www.ecologie.gouv.fr/article.php3?id_article=4662)



## FICHE TECHNIQUE

Date : 05 mars 2007

Référence : FTJN n°2007- 06

**Objet : Analyse de l'arrêt du Conseil d'Etat du 10 janvier 2007**

Service(s) :

Juridique

Correspondant(s) :

Alex BOISGROLLIER

Christophe AMIEL

Tania PETRESCO

Version : 2

Modifiée le : 01 octobre 2007

Dans sa décision du 10 janvier 2007 le Conseil d'Etat a tout d'abord purement et simplement annulé l'annexe 1 de la circulaire OLIN.

Il a ensuite considéré, expressément, que « *les annexes 2, 3, 4 et 5 de la circulaire attaquée ne présentent pas de dispositions impératives* ». Autrement dit, ces annexes « *sont dénuées de toute portée normative* », pour reprendre l'expression, strictement équivalente, prononcée par le Commissaire du Gouvernement.

Il est ainsi définitivement acquis que l'autorité préfectorale ne saurait s'opposer à une manifestation ou à une épreuve en se fondant sur la circulaire OLIN, puisque, précisément, celle-ci est dépourvue de tout caractère juridique. Un tel fondement aurait pour conséquence inéluctable l'illégalité de la décision en cause, comme étant entachée d'une erreur de droit.

L'argument selon lequel le Conseil d'Etat aurait « validé » la circulaire OLIN n'a pas de sens. En effet la juridiction administrative ne « valide » pas une circulaire. Soit il constate que les dispositions de cette circulaire sont impératives - c'est-à-dire qu'elles ont valeur de règle, de norme juridique - et il les annule ; soit il constate que ses dispositions ne sont pas impératives et par suite il déclare irrecevable le recours dirigé contre elles car elles n'ont précisément aucun caractère juridique.

C'est exactement ce qui s'est passé en l'espèce.

1° Le CE annule l'annexe I qui comprend des dispositions impératives.

2° Le CE déclare irrecevables les conclusions dirigées contre les annexes 2 à 5 parce qu'elles « *ne présentent pas de dispositions impératives* ». Autrement dit, si le CE « valide » la circulaire, il ne valide que le fait qu'elle est dénuée de toute valeur juridique et que de ce fait aucune décision juridique de l'administration en la matière ne peut avoir pour fondement une circulaire qui précisément n'a aucune valeur juridique !

C'est précisément ce qui a été jugé à de nombreuses reprises : « *l'administration ne saurait utilement justifier ses décisions par les dispositions d'une circulaire. Fondées sur de telles dispositions, les décisions seraient illégales, en tant qu'entachées d'une erreur de droit* »

(v. R. Chapus, DAG. T1. 684 ; v. par ex. : **CE 11 juin 1993, Groupement de défense de la colline des Baumettes**, Req. n° 118417 ; **CE 19 octobre 1990, Commune de Vasles**, req. n° 106716 ; V. aussi : **CE 19 juin 1985, Cne Bouguenais**, req. n° 33120 33121 : « *Cons. qu'aucune disposition législative ou réglementaire n'impose au préfet de consulter la commune sur le territoire de laquelle une école primaire privée est implantée avant de conclure ou de renouveler le contrat d'association à l'enseignement public liant cette école à l'Etat ; que si une instruction ministérielle du 23 octobre 1961 recommande néanmoins aux préfets de procéder à cette consultation la méconnaissance de cette instruction, dépourvue sur ce point de toute valeur réglementaire, ne constitue pas une illégalité* »).

**Texte(s) de référence :**

-

**Fiche(s) technique(s) Associée(s) :**

**Lien(s) :** <http://www.legifrance.gouv.fr>



## FICHE TECHNIQUE

Date : 06 mars 2006

Référence : FTJN 2006-07

**Objet : Utilisation des jachères (ou terres gelées) par les Moto Clubs.**

Service(s) :

Juridique

Correspondant(s) :

M. Alex BOISGROLLIER

Version : 2

Modifiée le : 01 octobre 2007

Plusieurs Moto Clubs ont été récemment destinataires d'un courrier de la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt (DDAF) compétente, leur indiquant que l'utilisation des terres mises en jachère était proscrite entre le 15 janvier et le 31 août de l'année. En outre, ce document précise que l'utilisation des parcelles gelées entraîne de facto la perte de l'éligibilité au paiement de l'aide aux cultures arables, autrement dit, des subventions européennes découlant de la PAC.

Ce nouveau coup dur pour le motocyclisme prend sa source dans le règlement européen 1782/2003 modifié, lui-même explicité par la circulaire du Ministère de l'Agriculture et de la Pêche DPEI/SPM/SDCPV/C-2005-4027 du 26 avril 2005. Un flou subsistant sur l'obligation de ne pas exploiter les terres (article 3.5.1 de la circulaire précitée), le Ministère a sollicité la Commission Européenne pour clarifier cette situation confuse. Celle-ci a répondu clairement que « toute autre utilisation pendant la période de gel, même occasionnelle et/ou non lucrative entraîne la perte de l'éligibilité au paiement de l'aide aux cultures arables », celle-ci représentant l'équivalent financier d'une récolte annuelle sur la parcelle gelée. Aussi, une note en date du 27 juillet 2005 a été transmise à l'ensemble des DDAF rappelant, pour application, cet avis de la Commission Européenne.

A ce jour, il apparaît que la seule dérogation acceptée au niveau européen concerne les départements victimes de la sécheresse qui ont, à titre exceptionnel, la possibilité de mettre en pâturage les jachères, l'approvisionnement des animaux étant considéré comme prioritaire.

Par conséquent, l'utilisation par les Moto Clubs de parcelles gelées dans le cadre des manifestations (parkings, campings, zone spectateurs, parc coureurs, spéciales...) provoquera à coup sûr une perte importante pour les agriculteurs, les subventions pouvant représenter plus de 30 % de leurs revenus annuels. Par ailleurs, il apparaît difficile pour les Moto Clubs de pouvoir compenser ce manque à gagner important dans la mesure où les subventions ne sont pas imposables, contrairement aux éventuels loyers perçus en contrepartie de l'utilisation de leurs parcelles.

Cette nouvelle menace pour les activités tout terrain, pose déjà des difficultés dans certains départements et il est très probable qu'elles s'étendent progressivement à l'ensemble du territoire national.

Aucune solution satisfaisante ne pouvant être envisagée à ce jour, il apparaîtra nécessaire de suivre, si elles l'obligent, les interdictions posées par les DDAF sous peine de perdre le soutien du secteur agricole, particulièrement nécessaire en matière de motocyclisme tout terrain.

Il convient également de mettre en garde les Moto Clubs qui, bien qu'avertis, souhaiteraient passer outre cette réglementation, car des contrôles et des relevés satellites sont régulièrement effectués et permettent de déterminer avec précision si un terrain est occupé ou non.

Le 26 septembre 2007, les ministres de l'agriculture de l'Union Européenne ont approuvé la proposition de la commission européenne visant à fixer à 0% le taux de mise en jachère obligatoire pour les semis de l'automne 2007 et le printemps 2008 afin que les agriculteurs puissent réagir à la baisse de la production mondiale de céréales. Cette fixation de taux nuls n'oblige pas les agriculteurs à cultiver leurs terres, ils peuvent continuer à maintenir leur terre en jachère. Mais, cette mesure a pour conséquence inéluctable la diminution des surfaces mises en jachère.

### Texte(s) de référence :

- règlement européen 1782/2003
- Circulaire du Ministère de l'Agriculture et de la Pêche DPEI/SPM/SDCPV/C-2005-4027 du 26 avril 2005

### Fiche(s) technique(s) Associée(s) : X

Lien(s) : <http://www.agriculture.gouv.fr/spip/>