



## LUTTER CONTRE LE DEVELOPPEMENT DES SPORTS ET LOISIRS MOTORISES DANS LES ESPACES NATURELS

### SOMMAIRE

Textes.....	2
I. L'interdiction de la circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels .....	3
1. Le principe .....	3
2. L'ouverture à la circulation publique et la notion de carrossabilité .....	4
3. Les exceptions au principe .....	5
II. La publicité.....	6
III. Les pouvoirs de police .....	6
1. Le pouvoir de police du maire .....	6
2. Le pouvoir de police du préfet .....	7
IV. Les terrains et manifestations de sports motorisés .....	8
1. L'ouverture de terrains .....	8
2. L'organisation d'une manifestation.....	9
2.1 Manifestations sur des voies ouvertes à la circulation publique et comportant un chronométrage .....	10
2.2 Manifestations sur des voies ouvertes à la circulation publique et ne comportant ni chronométrage ni classement (concentrations).....	10
2.3 Manifestations sur des voies fermées à la circulation publique (épreuves et compétitions).....	10
2.4 Evaluation des incidences .....	11
V. La sanction de la violation du principe d'interdiction.....	12
VI. La régulation de la circulation motorisée.....	13
1. Dans les parcs naturels régionaux.....	13
2. Par un plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée .....	13
3. Par conventionnement .....	14

## Textes

- Articles L. 361-1 à L. 365-1 et R. 362-1 à R. 362-7 du Code de l'environnement (issus principalement de la loi modifiée du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels et portant modification du Code des communes et de son décret d'application modifié du 20 mars 1992).
- Articles L. 2212-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales.
- Articles R. 331-18 et suivants du Code du sport.
- Ordonnance n° 2012-34 du 11 janvier 2012 portant simplification, réforme et harmonisation des dispositions de police administrative et de police judiciaire du Code de l'environnement.
- Décret n° 2009-719 du 17 juin 2009 pris en application du cinquième alinéa de l'article L. 321-1-1 du Code de la route.
- Décret n° 2010-365 du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000.
- Décret n° 2011-269 du 15 mars 2011 pris pour l'application de l'article L. 362-3 du Code de l'environnement et relatif aux épreuves et compétitions de sports motorisés sur les voies non ouvertes à la circulation publique.
- Décret n° 2011-966 du 16 août 2011 relatif au régime d'autorisation administrative propre à Natura 2000.
- Circulaire du 30 novembre 2000 fixant les conditions d'utilisation des motos-neige en application de la loi du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels.
- Circulaire du 6 septembre 2005 relative à la circulation des quads et autres véhicules à moteur dans les espaces naturels.
- Circulaire du 15 avril 2010 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000.
- Circulaire du 26 décembre 2011 relative au régime d'autorisation administrative propre à Natura 2000.
- Instruction du 13 décembre 2011 complétant la circulaire du 6 septembre 2005 relative à la circulation des quads et autres véhicules à moteur dans les espaces naturels et donnant des orientations pour le contrôle de la réglementation en vigueur.
- Instruction du 13 avril 2012 relative à la conduite d'une enquête relative à la volumétrie des manifestations sportives de nature, à leur sécurité et la protection des espaces Natura 2000.

# I. L'interdiction de la circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels

## 1. Le principe

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,
- des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur (article L. 362-1 du Code de l'environnement).

Ainsi, en dehors de ces voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique, la circulation des véhicules à moteur terrestres est interdite. Il s'agit d'une stricte prohibition du « hors-piste ».

### Remarques :

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

Le convoyage de clients vers les établissements touristiques d'altitude offrant un service de restauration est néanmoins autorisé (article L. 362-3 du Code de l'environnement).

Cette exception issue de la loi n° 2014-1545 du 20 décembre 2014 relative à la simplification de la vie des entreprises a été intégrée au Code de l'environnement alors même que la ministre de l'Ecologie affirmait quelques mois plus tôt que « plusieurs arguments s'opposent à l'introduction d'une nouvelle dérogation au principe de non circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels [...] ».

*Une telle dérogation aurait des incidences particulièrement néfastes sur l'environnement montagnard. La faune, déjà fragilisée en hiver, notamment autour des pistes de ski, se ressource la nuit, lorsque l'activité des remontées mécaniques cesse. C'est également à cette période que les animaux se déplacent, en particulier pour se nourrir. La circulation d'engins à moteurs à cette période reviendrait à ne laisser aucun moment de répit à la faune. »*

La ministre invoquait également les impacts qu'aurait cette dérogation en termes de tranquillité et de sécurité publique (*réponse ministérielle publiée au JOAN du 29 juillet 2014, p. 6540*).

Un projet de décret précisant les conditions et modalités de mise en œuvre de cette dérogation a été soumis à consultation publique du 24 août au 14 septembre 2015.

### Que prévoit ce projet de décret ?

L'octroi de la dérogation sera soumis à autorisation, valable en hiver, pendant la période d'exploitation des remontées mécaniques, entre la fermeture des pistes et 23 heures.

Les itinéraires concernés devraient emprunter prioritairement les pistes d'entretien des domaines aménagés pour le ski alpin, « et tenant compte des autres activités, de la sécurité des personnes transportées et du respect de l'environnement, et en particulier de la biodiversité. »

Ils « ne pourront traverser tout ou partie d'un cœur de parc national, d'une réserve naturelle nationale, d'un périmètre d'un arrêté préfectoral de protection du biotope ou d'une réserve biologique créée dans une zone identifiée par un document d'aménagement forestier. »

Le projet de décret précise également que le maire pourra, en vertu de son pouvoir de police, assortir cette autorisation de prescriptions motivées notamment par des motifs de sécurité ou des nécessités de la protection de la faune et de la flore, ou bien encore relatives à la période de la plage horaire, aux modalités de passage des engins, à l'itinéraire, ou au type d'engin motorisé.

Dans un avis du 18 novembre 2015, le Conseil national de la protection de la nature a émis plusieurs réserves à l'égard de ce projet de décret. Il préconise notamment de « *mentionner l'impossibilité que cette dérogation s'applique dans un espace protégé réglementé* » et de prendre en compte de manière « *explicite la biodiversité*. »

- La circulation et le stationnement avec un véhicule sur les **digues et chemins de halage** le long des canaux, des dérivations, des rigoles et des réservoirs, et des cours d'eau domaniaux appartenant à l'Etat est interdite sauf obtention d'une autorisation écrite de l'autorité gestionnaire du domaine dont relèvent ces digues et chemins de halage non ouverts à la circulation publique (article R. 4241-68 du Code des transports).

- Le Code forestier dispose d'une réglementation spécifique en la matière : **hors des routes et chemins forestiers, la circulation est interdite** et le non respect d'un arrêté municipal interdisant la circulation de certaines catégories de véhicules dans les espaces naturels et notamment forestiers (même sur des routes et chemins forestiers) constitue une infraction forestière (article R. 163-6 du Code forestier).

Dans les **forêts de protection**, la circulation et le stationnement de véhicules motorisés sont interdits en dehors des voies et des aires prévues à cet effet et signalées au public (article R. 141-18 du Code forestier).

En principe, les routes et chemins d'exploitation forestière sont des voies privées. Leur propriétaire peut donc restreindre ou fermer leur accès.

## 2. L'ouverture à la circulation publique et la notion de carrossabilité

Par principe, les **voies classées dans le domaine public routier** sont ouvertes à la circulation publique, tout comme les chemins ruraux puisqu'ils sont affectés à la circulation publique (article L. 161-1 du Code de la voirie routière).

La restriction ou l'interdiction de la circulation ne peut résulter que d'une mesure de police motivée soit pour des raisons de sécurité, soit pour des motifs liés à la protection de l'environnement, par arrêté préfectoral ou municipal (*voir infra*). Dans ce cas, une signalisation réglementaire doit être installée sur les abords de la voirie.

Les **voies privées** (dont les chemins d'exploitation) sont accessibles et utilisables par les propriétaires des terrains desservis et par leurs ayants droit. Elles ne sont, en principe, pas ouvertes à la circulation publique sauf accord du ou des propriétaire(s). La matérialisation de l'interdiction de circuler sur la voie n'est pas obligatoire mais fortement conseillée.

Le Tribunal de police de Roanne a par exemple jugé que dès lors que les propriétaires de chemins privés n'ont pas donné leur accord préalablement à l'usage de ces voies privées, ces dernières ne pouvaient qu'être considérées comme fermées à la circulation nonobstant l'absence de panneaux d'interdiction de circulation ([Tribunal de police de Roanne, 11 décembre 2015, France Nature Environnement c/ SARL AMADA, n° 38](#)).

Cette restriction peut également être le fait d'un arrêté municipal ou préfectoral.

L'absence d'ouverture de la voie à la circulation (en dehors des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique) peut également être déduite par le juge selon que la voie est **carrossable pour un véhicule de tourisme ordinaire**, et non pas praticable par un véhicule tout-terrain.

La circulaire de la ministre de l'écologie et du développement durable du 6 septembre 2005 relative à la circulation des quads et autres véhicules à moteur dans les espaces naturels, fortement contestée par les organisations et fédérations de sports motorisés, retient ce critère de bon sens

(circulaire validée en tous points relativement aux conditions de circulation dans les espaces naturels : Conseil d'Etat, 10 janvier 2007, Collectif pour la défense des loisirs verts et autres, n° 286701-286702-286709-290887).

Le critère de la carrossabilité d'une voie par un véhicule de tourisme ordinaire est soutenu avec force par la Haute-juridiction judiciaire ; en effet, la Cour de cassation juge discriminatoire le fait que seuls des engins à deux-roues ou des tout-terrains peuvent emprunter des voies : « *par ouvert à la circulation publique on doit entendre tout itinéraire permettant le passage de tout public c'est-à-dire de tout engin qu'il soit à quatre ou à deux roues* » (Cour de cassation, 24 avril 2007, n° 06-87.874).

Ainsi, il peut en être déduit que si un **véhicule de tourisme ordinaire** ne peut circuler sur un itinéraire, ce dernier ne peut être considéré comme ouvert à la circulation publique ; l'absence de panneaux d'interdiction pour des chemins privés et/ou forestiers est donc sans importance dans ce cas de figure.

Il est souvent difficile de déterminer si une voie constitue un chemin rural ou bien une voie privée. Le juge se base sur les caractéristiques de la voie pour en déterminer le statut. Ainsi, par exemple, la Cour de cassation a jugé qu'un chemin partiellement obstrué par des arbres très anciens rendant le passage impraticable, rendu invisible par endroits à cause de la végétation et par des arbres couchés en son travers, dont l'emplacement n'était pas fixé avec certitude par les plans cadastraux et qui débouchait sur des parcelles privées n'était pas un chemin rural mais une voie privée (Cour de cassation, 9 juin 2015, n° 14-12383).

Selon l'instruction du Gouvernement du 13 décembre 2011 qui complète la circulaire de 2005, l'ouverture à la circulation publique est une **notion de fait laissée à la libre appréciation du juge**.

L'instruction précise que « **les lieux de passage suivants ne peuvent constituer des voies ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur :**

- les **tracés éphémères** (chemins de débardage ouverts et utilisés par les tracteurs pour la seule durée de l'exploitation d'une coupe, aux seules fins de tirer les bois exploités hors de la parcelle) ;
- les **bandes pare-feu** créées dans les massifs forestiers pour éviter la propagation des incendies ;
- les **itinéraires clandestins** qui, à force de passages répétés, créent au sol une piste alors que le propriétaire n'a jamais eu l'intention de créer un tel chemin à cet emplacement ;
- les **emprises non boisées** du fait de la présence d'ouvrages souterrains ou aériens (canalisations, lignes électriques...), du couvert environnemental (bandes enherbées...), ou ouvertes pour séparer des parcelles forestières (lignes de cloisonnement).

Les **sentiers manifestement destinés à la randonnée pédestre** en raison de leur étroitesse ne sont pas non plus des voies ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur ».

### 3. Les exceptions au principe

(Article L. 362-2 du Code de l'environnement)

L'interdiction ne s'applique pas :

- aux véhicules utilisés pour remplir une mission de service public.
- 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 (et exclusivement privées, conséquemment non pas à usage collectif) sur des terrains appartenant auxdits propriétaires.

## II. La publicité

L'article L. 362-4 du Code de l'environnement dispose qu' « *est interdite toute forme de publicité directe ou indirecte présentant un véhicule en situation d'infraction aux dispositions du présent chapitre.* »

Le non-respect de cette interdiction est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe (1500 euros).

Ainsi, par exemple, des **publicités représentant des véhicules en dehors des voies ouvertes à la circulation** (photos et vidéos de véhicules traversant un cours d'eau, circulant sur des rochers ou dans des dunes...) violent cette interdiction. En effet, « *en laissant croire au public que la possession de ce type de véhicule vaut permis de tout faire dans la nature, la diffusion de ce type de publicité fait, d'évidence, la promotion de comportements contraires à la protection de l'environnement et à la préservation des ressources naturelles.* » (Tribunal de grande instance de Nanterre, 23 octobre 2012, France Nature Environnement c/ Toyota, n° 12/2673).

Plus récemment, la Cour d'appel de Montpellier a précisé « *qu'il est constant que l'article L. 362-4 du Code de l'environnement ne prévoit pas d'exception à l'interdiction de toute publicité d'un véhicule motorisé en situation d'infraction comme à la diffusion de cette publicité. Peu importe donc, l'endroit où la photographie a été prise, voire l'identité ou la qualité du conducteur d'un véhicule à moteur qui est en situation de circulation en dehors des prescriptions de l'article L. 362-1 du Code de l'environnement.* » (Cour d'appel de Montpellier, 23 juin 2015, France Nature Environnement c/ SARL Liberty Quad, n° 13107587).

## III. Les pouvoirs de police

### 1. Le pouvoir de police du maire

En vertu des dispositions de l'article L. 2213-4 du Code général des collectivités territoriales, 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.

Un tel arrêté ne saurait avoir une portée générale et absolue (par exemple en interdisant la circulation sur l'ensemble des routes non bitumées ; en ce sens : **Cour administrative d'appel de Bordeaux, 28 mai 2002, Nélias ,M. Y... c/ commune d'Ance, n° 99BX00597**), mais peut cependant avoir une durée non limitée dans le temps (**Conseil d'Etat, 12 décembre 1997, Association les crapahuteurs de la Colombière c/ commune d'Aydat, n° 173231**).

Un maire peut ainsi interdire la circulation des quads et autres véhicules à moteur afin de lutter contre la dégradation liée au passage de ces véhicules et d'assurer la tranquillité des usagers des chemins (promeneurs, exploitants agricoles) lorsqu'il constate que le passage répété de quads et

motos est source de nuisances et d'incidents. Cette interdiction, portant sur un linéaire d'1,7 kilomètre sur les 7,8 kilomètres de **chemins ruraux** de la commune, ne présente pas un caractère de généralité excessif par rapport aux fins recherchées ([Cour administrative d'appel de Nantes, 25 avril 2014, n° 12NT03074](#)).

De même, le maire qui constate que des **chemins ruraux** présentant une faible largeur et des ornières à cause du passage des véhicules à moteur, passage qui endommage également la flore et cause des nuisances sonores, a pu légalement restreindre la circulation des véhicules à moteur sur ces chemins. Le juge relève que l'un de ces chemins est en outre situé en grande partie dans une zone forestière et comporte une digue dont l'accès est dangereux. De plus, « *les restrictions de circulation fixées par l'arrêté ne concernent que les parties les plus exposées à des dégradations, tandis que d'autres chemins et routes situés à proximité restent ouverts à la circulation. [...] Dès lors, l'arrêté attaqué, qui ne concerne donc que certaines parties des trois chemins ruraux de la commune et qui prévoit des exceptions autorisant la circulation à certains types de véhicules, ne comporte aucune interdiction générale ou absolue.* » ([Cour administrative d'appel de Douai, 1<sup>er</sup> décembre 2015, Association « Les randonneurs verts cauchois », 14DA00599](#)).

Enfin, un maire a pu légalement prendre un arrêté interdisant la circulation de tous les véhicules à moteur (sauf dérogations prévues par l'arrêté) sur un **chemin d'exploitation** de desserte forestière appartenant à la commune. Ce chemin était utilisé par les véhicules pour accéder à un site éolien présentant un intérêt touristique, entraînant une « *importance grandissante de la circulation de véhicules à moteur en contradiction avec la préservation de l'environnement et les besoins de la gestion forestière ainsi qu'avec la sécurité des piétons et autres utilisateurs non motorisés.* » ([Cour administrative d'appel de Nancy, 18 octobre 2010, commune de Valonne, n° 09NC01713](#)).

La décision d'interdiction doit être matérialisée sur le terrain par la pose de panneaux de signalisation ou d'obstacles physiques.

## 2. Le pouvoir de police du préfet

Les pouvoirs confiés au maire par l'article L. 2213-4 du Code général des collectivités territoriales ne font pas obstacle à ce que le préfet de 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 (article L. 2215-3 du Code général des collectivités territoriales).

Dans ces secteurs, le préfet peut de même 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 toujours de celles qui relèvent d'une mission de service public.

**Remarque** : ces dispositions du Code général des collectivités territoriales 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.

## IV. Les terrains et manifestations de sports motorisés

### 1. L'ouverture de terrains

L'ouverture de terrains pour la pratique de sports ou loisirs motorisés (y compris par motos-neige), est soumise à autorisation au titre du Code de l'urbanisme, précisément à la délivrance préalable d'un **permis d'aménager** (article L. 362-3 alinéa 1<sup>er</sup> du Code de l'environnement ; articles L. 421-2 et R. 421-19 du Code de l'urbanisme).

Un tel permis doit être demandé **quelle que soit la superficie des terrains**.

#### Qu'est ce qu'un terrain ?

Un " 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 (article R. 331-21 du Code du sport).

Des épreuves et compétitions d'engins motorisés peuvent être autorisées sur un terrain.

La distinction doit ici être faite avec les **itinéraires** qui ne permettent pas l'organisation de telles manifestations. En effet, en votant la loi du 3 janvier 1991, « *le législateur a entendu empêcher la création d'itinéraires, même balisés, lesquels ne peuvent être regardés comme des "terrains" au sens de la loi* ». Le juge considère qu'un simple itinéraire, même sous forme de boucle, ne peut être regardé comme un terrain au sens des dispositions de l'article L. 362-3 du Code de l'environnement. (Tribunal administratif de Grenoble, 30 décembre 2011, FRAPNA et Mountain Wilderness, n°0905540).

De même : - des boucles de 9,5 et 8 kilomètres, dans des zones essentiellement naturelles, constituent des itinéraires balisés et non des terrains. (Conseil d'Etat, 5 novembre 2014, Commune de Saint-Martin-de-Belleville, n°365121).

- deux boucles et une voie d'accès, empruntant des itinéraires utilisés par les engins de damage et d'entretien des pistes, balisées, sur le domaine skiable de la station de Valmorel, constituent des itinéraires dans un espace naturel et non des terrains au sens de l'article L. 362-3. Les maires des deux communes concernées ne pouvaient donc pas autoriser l'utilisation de motoneiges sur ces itinéraires ne constituant pas des terrains aménagés pour la pratique des sports motorisés. (Cour administrative d'appel de Lyon, 6 décembre 2011, Commune d'Avanchers-Valmorel, n°10LY01966).

Dans le cadre du permis d'aménager, le projet est également soumis à **étude d'impact** (annexe à l'article R. 122-2 44° du Code de l'environnement).

Celle-ci est obligatoire si la superficie du terrain **est supérieure à 4 hectares**. En dessous de ce seuil, il revient à l'autorité environnementale de décider **au cas par cas** si une étude d'impact doit être réalisée.

Lorsque le projet est soumis à étude d'impact, il fait également l'objet d'une **enquête publique** (article L. 123-2 du Code de l'environnement).

Le Tribunal administratif de Clermont-Ferrand précise :

- d'une part, qu'un circuit de vitesse à usage « *de formation, d'entraînement, d'essais, et d'écoles* » a bien pour objet « *la pratique de sports ou de loisirs motorisés* » sans que puissent être opposés des arguments relatifs à l'absence de compétition, au travail éducatif et ludique afin de participer aux problèmes d'insécurité routière ou encore à l'absence d'accueil du public,

- d'autre part, que la superficie de l'emprise des terrains comprend « *les pistes et accessoires* », Ainsi, pour le circuit de vitesse du Bourbonnais dont la superficie est de 19 hectares, « *dans ces conditions, eu égard à l'importance de cette emprise qui est supérieure à quatre hectares, les permis d'aménager ne pouvaient être délivrés sans avoir été précédés d'une enquête publique.* » (Tribunal administratif de Clermont-Ferrand, 16 juillet 2010, Fédération Allier Nature, n° 0901800-0901815).

Dans l'Allier, le Cantal, en Haute-Loire et dans le Puy-de-Dôme, l'aménagement d'un terrain pour la pratique des sports motorisés doit en outre faire l'objet d'une **évaluation des incidences au titre de Natura 2000** dans certaines hypothèses, par exemple si l'aménagement est prévu en zone Natura 2000, sur le territoire d'une commune n'ayant pas de document d'urbanisme (article L. 414-4 III 2° du Code de l'environnement<sup>1</sup>).

Les terrains doivent également faire l'objet d'une **homologation** administrative (articles R. 331-35 et suivants du Code du sport) (*voir sur la problématique du bruit et de la tranquillité publique : Conseil d'Etat, 11 janvier 2008, Association Vigilance nature Bresse-Revermont et autres, n° 303726*). Une **évaluation des incidences Natura 2000** doit être réalisée dans le cadre de cette homologation (article R. 414-19 23° du Code de l'environnement).

## 2. L'organisation d'une manifestation

Une manifestation peut être organisée par :

- **une fédération sportive.**

La fédération peut obtenir une délégation de pouvoir du ministre des sports. Une seule fédération agréée reçoit cette délégation par discipline. En matière de motocyclisme, la Fédération française de motocyclisme est la fédération délégataire.

Plusieurs obligations lui incombent à ce titre, notamment celles d'édicter un règlement relatif à l'organisation de toutes les manifestations dont elle a la charge, et de signaler la tenue des manifestations nécessitant des conditions particulières de sécurité aux autorités détentrices du pouvoir de police.

- **toute personne physique ou morale de droit privé.**

Cependant, si la manifestation est ouverte aux licenciés d'une discipline qui a fait l'objet d'une délégation de pouvoir (tel est le cas du motocyclisme), et donne lieu à remise de prix en argent ou en nature dont la valeur excède 3000 euros (article A. 331-1 du Code du sport), elle doit obtenir l'autorisation de la fédération délégataire concernée (article L. 331-5 du Code du sport).

Le régime applicable à l'organisation de manifestations relève du Code du sport, il prévoit plusieurs spécificités relatives aux manifestations d'engins motorisés.

### **Qu'est-ce qu'une manifestation d'engins motorisés ?**

(article R. 331-18 du Code du sport)

Une manifestation d'engins motorisés est un regroupement de véhicules terrestres à moteur et d'un ou de plusieurs pilotes ou pratiquants visant à présenter, de façon organisée pour les spectateurs, un sport mécanique sous ses différentes formes.

<sup>1</sup> Cet article donne la possibilité aux préfets de départements d'élaborer des listes locales de projets devant être soumis à évaluation des incidences Natura 2000. Ces arrêtés sont disponibles sur le site de la DREAL : <http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/evaluation-des-incidences-natura-2000-en-auvergne-a6038.html>

Les modalités d'organisation applicables aux manifestations d'engins motorisés diffèrent selon :

- l'**ouverture à la circulation publique** des voies à emprunter,
- l'existence d'un **chronométrage et d'un classement**.

### 2.1 Manifestations sur des voies ouvertes à la circulation publique et comportant un chronométrage

Les manifestations comportant un chronométrage (courses) et ayant lieu sur la voie publique sont soumises à **autorisation** (articles L. 331-8 du Code du sport et article L. 411-7 du Code de la route).

L'article R. 411-29 du Code de la route précise que cette autorisation est délivrée dans les conditions prévues par le Code du sport. Le dossier de demande d'autorisation doit comporter les pièces listées par l'article A. 331-18 I du Code du sport et être déposé au moins 3 mois avant la date de la manifestation.

### 2.2 Manifestations sur des voies ouvertes à la circulation publique et ne comportant ni chronométrage ni classement (concentrations)

En l'absence de chronométrage et de classement, les manifestations prévues sur la voie publique sont des **concentrations**.

Leur organisation est soumise à déclaration ou à autorisation préfectorale en fonction du nombre de véhicules participant :

- Lorsqu'elles rassemblent **moins de 200 véhicules automobiles ou moins de 400 véhicules à moteur de deux à quatre roues**, les concentrations sont soumises à **déclaration**.

Dans ce cas, l'organisateur doit déposer un dossier de déclaration (dont le contenu est fixé par l'article A. 331-17 du Code du sport) auprès du préfet au plus tard deux mois avant la date de la manifestation.

- Au-delà de ce seuil, elles doivent faire l'objet d'une **autorisation**.

L'organisateur doit déposer le dossier de demande d'autorisation (dont le contenu est fixé par l'article A. 331-18 II du Code du sport) auprès du préfet au plus tard trois mois avant la date prévue pour son organisation.

### 2.3 Manifestations sur des voies fermées à la circulation publique (épreuves et compétitions)

D'après l'alinéa 2 de l'article L. 362-3 du Code de l'environnement, les **épreuves et compétitions** de sports motorisés sont **autorisées**, « *dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat* », par le préfet.

Ces épreuves et compétitions soumises à **autorisation** sont celles se déroulant sur un **terrain, un circuit** (itinéraire sur des voies fermées à la circulation publique, temporairement ou de manière permanente, et qui peut être parcouru plusieurs fois sans être quitté) ou un **parcours** (itinéraire non fermé, empruntant des voies fermées à la circulation publique et sur lequel le départ est donné individuellement aux concurrents).

Depuis longtemps, les préfets s'appuyaient sur le décret n° 55-1366 du 18 octobre 1955 (épreuves sur la voie publique) et surtout sur le décret n° 58-1430 du 23 décembre 1958 (épreuves en dehors des voies ouvertes à la circulation publique) pour délivrer les autorisations.

En réalité, ce décret modifié de 1958 a toujours été étranger aux intentions du législateur de 1991. Au surplus, il a été abrogé par le 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 (codifié dans le Code du sport par le décret n° 2007-1133 du 24 juillet 2007).

Les dispositions réglementaires du Code du sport ne sauraient être le décret d'application prévu par l'article L. 362-3 du Code de l'environnement, le décret de 2006 ne faisant d'ailleurs lui-même aucune référence au Code de l'environnement, tant dans ses visas que dans ses dispositions.

Le décret d'application pour la mise en œuvre de l'article L. 362-3 n'ayant donc pas été pris, le Conseil d'Etat a été saisi de cette carence par la Fédération Allier Nature ([Conseil d'Etat, 9 septembre 2011, Fédération Allier Nature, n°329536](#)) ce qui a conduit à l'édiction du décret du 15 mars 2011.

Cependant, l'article R. 362-1 du Code de l'environnement, issu du décret du 15 mars 2011, ne crée pas de régime propre aux conditions d'octroi des autorisations des épreuves et compétitions organisées sur un terrain, parcours ou circuit. Il effectue seulement un renvoi vers le Code du sport.

Concernant le contenu des dossiers de demande d'autorisation, il n'existe pas de texte qui soit spécifique à ces épreuves et compétitions dans le Code du sport. L'article A. 331-18 I dudit code vise simplement « *l'organisation d'une manifestation de véhicules terrestres à moteur* ». Dès lors, le contenu du dossier de demande d'autorisation est le même pour les manifestations organisées sur la voie publique et pour celles se déroulant dans les espaces naturels. Ni le milieu dans lequel les manifestations d'engins motorisés sont organisées, ni les incidences de la manifestation sur ce milieu ne sont donc pris en compte par cet article.

## 2.4 Evaluation des incidences

Si la demande d'autorisation concerne une épreuve ou compétition organisée sur un **terrain ou un parcours fermé de manière permanente à la circulation publique** et n'ayant pas fait l'objet d'un permis d'aménager, le dossier doit également comprendre des **documents d'évaluation des incidences sur l'environnement** et des **mesures préventives et correctives** (article R. 331-24-1 du Code du sport alinéa 1).

Selon l'alinéa 2 de l'article R. 331-24-1, « *la nature de ces documents est déterminée en fonction de l'importance de la manifestation par un arrêté conjoint du ministre de l'intérieur, du ministre chargé des sports et du ministre chargé de l'environnement* ».

Les ministres n'ayant pas pris cet arrêté, de nombreuses manifestations sont organisées sans qu'une évaluation des incidences sur l'environnement soit réalisée. La Fédération Allier Nature a intenté un recours devant le Conseil d'Etat afin que la décision de refus d'édiction des ministres soit annulée. Le juge ayant fait droit à cette requête ([Conseil d'Etat, 16 octobre 2015, Fédération Allier Nature, n°384650](#)), un projet d'arrêté a donc été soumis à consultation publique du 28 septembre au 21 octobre 2015.

Il prévoit que lorsque le budget de la manifestation dépasse 200 000 euros, le dossier de demande d'autorisation comprend un formulaire décrivant les impacts de la manifestation sur l'environnement et les mesures préventives et correctives proposées par l'organisateur. L'arrêté comporte également un modèle de formulaire.

Ce projet d'arrêté, en ce qu'il instaure un critère financier étranger à la problématique, ne saurait être considéré comme texte d'application prévu par l'article R. 331-24-1 du Code du sport.

En outre, les épreuves et compétitions organisées en dehors des voies ouvertes à la circulation publique doivent faire l'objet d'une **évaluation des incidences Natura 2000** (article R. 414-19 24°

du Code de l'environnement), à l'exception de celles organisées sur un terrain homologué, si le terrain a lui-même fait l'objet de cette évaluation dans le cadre de son homologation.

Les **listes locales** élaborées (sur le fondement de l'article L. 414-3 III 2° du Code de l'environnement) par les préfets de l'Allier, du Cantal, de Haute-Loire et du Puy-de-Dôme exigent que les manifestations organisées dans certaines conditions et dans certains secteurs fassent également l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000<sup>2</sup>.

Par exemple, dans le Puy-de-Dôme, l'arrêté préfectoral n° 11/01687 du 1<sup>er</sup> août 2011 modifié par l'arrêté n° 20144246-0007 du 3 septembre 2014 soumet à évaluation les manifestations soumises à autorisation au titre de l'article R. 331-18 du Code du sport, situées :

- en tout ou partie dans le périmètre d'un site Natura 2000
- dans le bassin versant et à une distance inférieure à 200 mètres des berges des cours d'eau des zones Natura 2000 suivantes : Rivières et écrevisses à pattes blanches (FR 8301096), Rivières à moules perlières (FR 8301094), Lacs et rivières à loutres (FR 8301095).

Censurant l'autorisation portant organisation de l'épreuve 2014 du championnat de France d'enduro motos dans les Combrailles, le Tribunal administratif de Clermont-Ferrand rappelle que le préfet, lorsqu'il autorise l'organisation d'une manifestation motocycliste, doit porter « **une attention toute particulière à la protection des milieux naturels remarquables et vulnérables lorsque les lieux concernés par la course font en totalité ou en partie l'objet d'une inscription en zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) ainsi qu'une inscription parmi les sites Natura 2000** ».

**Le préfet doit prendre en compte le document d'objectif du site Natura 2000** dont les recommandations, bien que dépourvues de toute portée normative, constituent « *des propositions de mesures permettant d'atteindre les objectifs de développement durable du site permettant d'assurer la conservation et, s'il y a lieu, la restauration des habitats naturels et des espèces qui justifient la désignation dudit site.* » (Tribunal administratif de Clermont-Ferrand, 17 décembre 2015, Fédération Allier Nature, n° 1401577).

## V. La sanction de la violation du principe d'interdiction

L'arraisonnement des adeptes des sports motorisés en situation d'infraction demeure un problème conséquent.

Théoriquement, est puni de l'amende prévue pour les **contraventions de la 5<sup>ème</sup> classe** (1 500 euros d'amende, 3000 euros en cas de récidive) le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions concernant :

- L'interdiction de la circulation des véhicules à moteur 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 un exemple de condamnation, voir Cour d'appel de Grenoble, 4 janvier 2006, n° 05/00770*).
- L'interdiction de l'utilisation, à des fins de loisirs, d'engins motorisés conçus pour la progression sur neige.
- L'interdiction issue des mesures édictées en application des articles L. 2213-4 et L. 2215-3 du Code général des collectivités territoriales (maire voire préfet).
- L'interdiction de réaliser toute forme de publicité directe ou indirecte présentant un véhicule en situation d'infraction (article R. 362-2 et suivants du Code de l'environnement).

<sup>2</sup> Ces arrêtés sont disponibles sur le site de la DREAL : <http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/evaluation-des-incidences-natura-2000-en-auvergne-a6038.html>

Le fait, pour l'organisateur, de ne pas respecter ou de ne pas faire respecter les prescriptions figurant dans l'autorisation administrative qui lui a été délivrée est également passible d'une **amende contraventionnelle de la 5<sup>ème</sup> classe** (article R. 331-45 du Code du sport). Les participants à une manifestation non autorisée encourent quant à eux une peine d'**amende contraventionnelle de la 3<sup>ème</sup> classe** (450 euros).

Le fournisseur d'un outil de navigation (itinéraire) aux participants d'une manifestation sportive de véhicules à moteur (4 X 4) commet l'infraction de circulation avec un véhicule à moteur hors des voies ouvertes à la circulation publique par voie de complicité dès lors que cet itinéraire incite les participants à emprunter des voies interdites à la circulation (**Tribunal de police de Roanne, 11 décembre 2015, France Nature Environnement c/ SARL AMADA, n° 38**).

Le cas échéant, le tribunal peut prononcer l'immobilisation du véhicule pour une durée de six mois (un an en cas de récidive).

La circulation d'engins motorisés peut également constituer un **trouble anormal du voisinage** pouvant donner lieu à l'octroi de dommages et intérêts. La Cour de cassation a par exemple estimé que les propriétaires riverains d'un chemin d'exploitation « *subissent, tous les jours de la semaine, y compris les dimanches et jours fériés, de nombreux passages de véhicules, dont 4 x 4 et quads, camions et engins de chantier, sur ce chemin emprunté aussi par les participants à des réunions de chasse. Les bruits de la circulation, la poussière provoquée par celle-ci, la dégradation du chemin, les perturbations de la vie privée qui s'ensuivent constituent, par leur intensité et permanence, des troubles anormaux du voisinage* ». La Cour a cependant censuré l'interdiction faite aux auteurs des troubles d'emprunter le chemin d'exploitation avec leurs camions et engins, les riverains ayant démenagé, ils ne démontreraient pas la persistance de ces troubles (**Cour de cassation, 24 octobre 2013, n° 12-26331**).

## VI. La régulation de la circulation motorisée

### 1. Dans les parcs naturels régionaux

La **charte** des parcs naturels régionaux et nationaux comporte un article établissant les règles de circulation des véhicules à moteur sur les voies et chemins de chaque commune adhérente du parc (article L. 362-1 du Code de l'environnement).

*Un exemple d'application de cet article : la charte 2013-2025 du Parc naturel régional des volcans d'Auvergne*

La disposition 3.2.2.2 de la charte vise notamment à maîtriser les conditions de circulation des véhicules motorisés de loisirs.

Elle encourage entre autres l'installation de panneaux signalant les chemins interdits à la circulation, la verbalisation des contrevenants, l'élaboration d'une charte des adaptations nécessaires des véhicules des circuits et des pratiques, la recherche de terrains adéquats d'entraînement et de compétition dans des zones non sensibles du Parc ou à sa périphérie. La charte rappelle en outre que les communes s'engagent à adapter ou à étendre les modalités de la réglementation locale des véhicules à moteur dans les secteurs concernés. Les maires des communes signataires de la charte sont donc encouragés à prendre un arrêté sur le fondement de l'article L. 2213-4 du Code général des collectivités territoriales (*voir supra « les pouvoirs de police du maire »*). En 2013, 77 arrêtés municipaux avaient été pris par les communes concernées (*voir cartes en annexe de la charte*).

### 2. Par un plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée

Selon l'article L. 361-2 du Code de l'environnement, le département établit 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 par le maire ou le préfet.

De tels plans n'ont encore jamais été mis en place.

### 3. Par conventionnement

Le Comité national olympique et sportif français (CNOSF) peut également conclure 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 L. 364-1 du Code de l'environnement).

En outre, les collectivités territoriales ou leurs groupements ainsi que le conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres peuvent passer avec les propriétaires de bois, parcs et espaces naturels des conventions tendant à l'ouverture au public de ces bois, parcs et espaces naturels ainsi que des conventions pour l'exercice des sports de nature (article L. 113-6 du Code de l'urbanisme).

*Fiche réalisée le 1<sup>er</sup> novembre 2008*

*Mises à jour : 15 janvier 2011*

*1<sup>er</sup> janvier 2016*

***La présente fiche concerne exclusivement les sports et loisirs motorisés terrestres, à l'exclusion des sports motorisés de plein air aériens ou nautiques dont la pratique relève de réglementations spécifiques.***

*Certaines indications ou précisions concernent exclusivement le territoire des départements de l'Allier, du Cantal, de Haute-Loire et du Puy-de-Dôme.*

*La présente fiche ne comporte pas certaines références eu égard aux spécificités des ces départements.*

*Reproduction strictement interdite sans autorisation (article L. 122-4 et articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle).*

[www.frane-auvergne-environnement.fr](http://www.frane-auvergne-environnement.fr)