



La circulation des véhicules terrestres à moteur dans les espaces naturels

Une lecture jurisprudentielle opportunément ferme d'un principe législatif d'interdiction affaibli



© P. Massé/ONCFS

CHARLIE SUAS

ONCFS, Direction de la police –
Saint-Benoist, Auffargis.

Si les pieds furent les organes de la circulation¹, pour beaucoup, ils ont depuis longtemps déjà été remplacés par leur prolongement qu'est la pédale ou son pendant, la poignée d'accélérateur.

Ce constat, même en dehors de toute urbanisation, soutenu dès les années 1970 par le développement des loisirs motorisés, a conduit à réglementer la circulation des véhicules dans les espaces naturels². Ce développement des loisirs motorisés semble s'inscrire dans une tendance plus générale de regain d'intérêt³ et de besoin d'appropriation de l'espace naturel⁴, devenu méconnu pour une large majorité de la population urbaine.

1. Jean Charles, *La Foire aux cancrs*, éd. Calmann-Lévy, coll. « Labiche », 1963.

2. Circulaire (circ.) du 13 mars 1973 relative à l'utilisation de véhicules tous terrains.

3. Molga, P. 2018. Regain d'intérêt pour les parcs naturels régionaux, *Les Échos*.

4. Mathieu, N., Morel-Brochet, A., Blanc, N., Gajewski, P., Grésillon, L., Hébert, F., Hucy, W. & Raymond, R. 2004. Habiter le dedans et le dehors : la maison ou l'Eden rêvé et recréé. *Strates*, mis en ligne le 14 janvier 2005, <http://journals.openedition.org/strates/430>, consulté le 23 avril 2018.

Ce besoin, tant de sensations fortes que de liberté et d'exploration, n'est pas sans conséquences. Comme le résume la Circulaire dite « Olin » du 6 septembre 2005⁵, on peut aisément identifier les inconvénients liés à la circulation motorisée tels que les dangers liés aux conflits d'usage avec les autres utilisateurs de la nature, les atteintes à la faune, à la flore et aux habitats, le bruit qui est « tolérable dans l'ambiance sonore de nos cités, [mais qui] peut être excessif dans les endroits les plus calmes de notre territoire où les populations locales sont justement attachées à leur tranquillité, tranquillité que viennent aussi chercher en ces lieux promeneurs et touristes⁶ », auxquels on peut ajouter les nuisances olfactives, les émissions de gaz d'échappement, « ressentis comme une agression pour les promeneurs⁷ », et enfin les atteintes au droit de propriété « en causant des dommages (dégradations des chemins) et des troubles à l'exercice des activités traditionnelles⁸ ».

Dès 1976, une circulaire émanant du ministre de la Qualité de la vie⁹ mentionnait également « que l'intrusion d'engins à moteur dans des milieux naturels jusqu'ici sauvegardés, voire protégés, y provoque des troubles et des nuisances [...]. La faune, la flore, le silence et l'atmosphère de ces zones préservées sont et doivent rester des biens communs d'autant plus précieux... qu'ils sont plus rares, plus convoités et plus menacés ».

Généralisant les principes d'interdiction de circulation des véhicules à moteur appliqués à des espaces particuliers par les Lois Montagne de 1985 et Littoral de 1986, la Loi du 3 janvier 1991¹⁰, de portée générale, a pris en considération la liberté fondamentale d'aller et de venir et a eu pour motivation première de préserver les intérêts de tous les usagers du milieu naturel et rural, tout en conservant l'idée directrice que le développement des loisirs motorisés est parfois difficilement compatible avec la protection de la nature¹¹.

Pourtant, la doctrine n'appelait pas de ses vœux, tout du moins en partie, l'adoption « d'un texte général visant la réglementation de l'utilisation des



▲ Les vélos à assistance électrique ne sont pas considérés comme des véhicules à moteur ; il est donc possible de les utiliser dans les espaces naturels comme les cycles sans assistance électrique.

véhicules tout-terrain dans son ensemble [qui] risquerait d'opérer des simplifications abusives et des oublis¹² ».

Codifiée aux articles L. 362-1 et suivants du Code de l'environnement, ne sera pas étudiée ici l'intégralité des dispositions traitant de la circulation motorisée sur lesquelles les inspecteurs de l'environnement sont compétents. Dépassant le cadre de la circulation proprement dite, la partie traitant de l'ouverture de terrains pour la pratique de sports motorisés, l'organisation d'épreuves et de compétitions, l'utilisation d'engins motorisés conçus pour la progression sur neige et enfin la publicité présentant des situations infractionnelles feront l'objet d'articles ultérieurs. Aussi, la circulation est réglementée par d'autres textes spécifiques lorsqu'elle concerne certains lieux et espaces tels que les forêts, les digues et chemins de halage ou encore les parcs et réserves. Ainsi, la présente étude se consacrera, d'une part, à l'analyse au travers essentiellement de la jurisprudence des

dispositions interdisant la circulation des véhicules en dehors des voies ouvertes à la circulation publique et, d'autre part, aux différentes limites et adaptations de ce principe d'interdiction.

L'interdiction générale de circuler en dehors des voies ouvertes à la circulation publique

Le principe général d'interdiction du « hors-pistes » issu de l'article 1^{er} de la Loi du 3 janvier 1991 a été depuis codifié à l'article L. 362-1 du Code de l'environnement. Ce principe inchangé prévoit qu'« en vue d'assurer la protection des espaces naturels, la circulation des véhicules à moteur est interdite en dehors des voies classées dans le domaine public routier de l'État, des départements et des communes, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur ». Il implique de s'interroger sur la notion de véhicule à moteur, mais aussi sur le statut des différentes voies dont il est question.

5. Circ. du 6 sept. 2005 relative à la circulation des quads et autres véhicules à moteur dans les espaces naturels.

6. Voir nbp n° 2.

7. Le Meur, S. 1998. La circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels. Quel bilan après sept ans d'application de la loi Lalonde ? Quelles perspectives d'évolution ? *Revue juridique de l'environnement* n° 1998-4 : 503.

8. Voir nbp n° 7.

9. Circ. du 25 juin 1976 du ministre de la Qualité de vie (non publiée).

10. Loi du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels et portant modification du code des communes.

11. Voir nbp n° 7.

12. Levy-Bruhl, V. 1989. La réglementation de la pratique des sports motorisés en pleine nature. *Revue juridique de l'environnement* n°1989-2 : 121.

Une variété de véhicules à moteur, objets de l'interdiction de circuler

Si la notion de véhicule à moteur vise, selon le Code de la route¹³, « tout véhicule terrestre pourvu d'un moteur de propulsion, y compris les trolleybus, et circulant sur route par ses moyens propres, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails », au sens de la réglementation environnementale, la Circulaire de 2005 précise seulement qu'il s'agit d'« automobiles, motos, quads, engins spéciaux à moteur, etc. ».

Cette dernière notion amène à s'interroger sur certains cas particuliers.

Le gyropode¹⁴ n'était initialement pas considéré par la Commission européenne¹⁵ et le ministère des Transports¹⁶ comme un véhicule puisque destiné à la circulation dans les bâtiments et sur les voies piétonnes. La problématique, ayant été appréciée dans l'environnement urbain, a pu conduire à une interprétation contraire aux autres préoccupations constitutionnelles et législatives dont les dispositions sur l'accès à la nature. L'application des règles sur la circulation routière s'envisage sans préjudice de celles issues du Code de l'environnement. La position ministérielle¹⁷ a donc pu évoluer, soutenue par une formulation générale dans un sens restrictif. Il convient d'en déduire que le gyropode est désormais bien considéré comme un véhicule à moteur dont la circulation dans les espaces naturels est interdite.

Si la doctrine a pu affirmer que « le but des textes est de donner aux termes "véhicules à moteur" la définition la plus étendue possible, [...] on peut raisonnablement affirmer que, dès lors que le véhicule se déplace, non grâce à la force de l'homme, mais grâce à une mécanique qui lui est propre, l'interdiction s'appliquera¹⁸ », il nous semble qu'il convient de la modérer au regard des nouveautés techniques apparues récemment.

La modération porte essentiellement sur les véhicules à assistance électrique (VAE). Ceux-ci deviennent des véhicules à moteur dès lors qu'ils sont dotés d'un moteur d'une puissance nominale continue de plus de 250 watts, s'interrompant à la vitesse de 25 km/h ou



▲ Une voie privée qui s'avère inaccessible à des véhicules motorisés autres que les 4x4 est considérée comme non ouverte à la circulation publique des véhicules à moteur.

lorsque l'utilisateur ne pédale pas¹⁹. Ainsi, en dessous de ces prescriptions, il ne s'agit pas d'un véhicule à moteur au sens du Code de la route. Comme pour les cycles sans assistance électrique, il est donc possible de l'utiliser dans les espaces naturels.

En fonction de l'évolution des comportements, la question pourra légitimement se poser pour d'autres véhicules à moteur récents que sont les gyroroues, trottinettes et autres skates électriques qui ne sont d'ailleurs pas autorisés à circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique.

Une liste exhaustive des différentes catégories de voies ouvertes à la circulation publique

La question de la circulation des véhicules à moteur sur les voies du domaine public ne pose généralement pas de difficultés du seul fait de leur statut. Pour les chemins ruraux et les voies privées, la détermination de leur ouverture à la circulation publique peut s'avérer plus difficile.

Le chemin rural

Il fait partie du domaine privé de la commune, mais est affecté à l'usage du public par nature²⁰. Cette présomption d'affectation se déduit de son utilisation comme voie de passage ou par des actes réitérés de surveillance ou de voirie de

l'autorité municipale²¹, voire de son inscription sur le plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée. À partir du moment où la voie est classée par des documents d'urbanisme comme chemin rural, la carrossabilité n'entre pas en ligne de compte. Lorsqu'aucun document d'urbanisme ne classe le chemin en tant que chemin rural, il conviendra alors de connaître réellement l'usage de la voie et de disposer d'indices suffisants pour établir sa nature.

Les voies privées

Qu'il s'agisse de chemins d'exploitations ou ayant pour but la communication et la desserte d'une propriété, leurs caractéristiques (impasse, revêtement, étroitesse) sont essentielles pour déterminer leur ouverture ou non à la circulation. C'est ainsi que la Circulaire Olin dresse une liste non exhaustive des chemins non ouverts à la circulation publique. Il s'agit notamment des sentiers simplement destinés à la randonnée pédestre²², des tracés éphémères²³, des chemins de terre non entretenus²⁴, des emprises non boisées du fait de la présence d'ouvrages souterrains, des bandes pare-feu et des itinéraires clandestins.

Pour les voies privées, qu'elles appartiennent à un propriétaire public ou privé,

13. Art. L. 110-1 du Code de la route.

14. Pour une définition : Journal officiel (JO) du 26 mai 2009, p. 8729.

15. Question écrite P-1648/03 - 92003E1648 - posée par K. Van Brempt (PSE) à la Commission. Segway. JO n° 011 E du 15 janvier 2004, p. 0205-0206.

16. Lettre du ministère des Transports au fabricant en date du 8 janvier 2003.

17. Question à l'AN n° 78152. Réponse publiée au JO le 07 sept. 2010, p. 9681.

18. Pauliat, H. 1992 La réglementation de la circulation dans les espaces naturels. *Actualité législative Dalloz* n°12 : 117.

19. Art. R. 311-1 du Code de la route.

20. Art. L. 161-1 à L. 161-13 du Code rural et de la pêche maritime.

21. Cour de cassation (Cass.), 3^e chambre civile, 3 avr. 2007, 06-12.159, inédit.

Cass., 3^e chambre civile, 9 mai 2004, 03-12.234, publié au bulletin.

22. Cass., chambre criminelle (crim), 9 juin 1999, 97-84943.

23. CA-corr LYON, 18 mai 2009, 0800890.

24. Cass., crim, 9 avr. 1973, *bull. crim.* n°182 : 440.



▲ Le maire peut prendre un arrêté pour interdire ou restreindre l'accès de certaines voies aux véhicules afin de préserver la tranquillité publique, la qualité de l'air ou la protection des espèces et des milieux.

quand bien même elles apparaissent carrossables, il convient donc en principe de s'enquérir auprès du propriétaire de la possibilité d'y circuler.

Pour autant, par le passé, la jurisprudence a pu considérer que, si un chemin relie des habitations, des hameaux, s'il est carrossable (bitumé, empierré ou bien entretenu), alors il est présumé ouvert et cette présomption d'ouverture ne tombera que par l'établissement d'un dispositif de fermeture (barrière, panneau, plots...) implanté par le propriétaire du chemin²⁵. Un tel positionnement a été revu par la Cour de cassation, selon laquelle rien n'impose l'implantation d'une signalisation ou l'intervention de dispositions réglementaires pour assurer le caractère fermé de la voie²⁶. Cela est d'autant plus évident en présence d'un chemin comprenant des ornières, passages mouilleux, démontrant l'absence d'entretien normal du chemin, ou dont l'étroitesse non adaptée pour supporter un transit régulier amène à déduire que le chemin est fermé à la circulation, y compris s'il ne comporte pas de panneaux ou de barrières²⁷. D'ailleurs, le seul fait que l'itinéraire est inaccessible aux véhicules qui ne sont pas équipés de quatre roues motrices est suffisant pour considérer qu'il

n'est pas ouvert à la circulation publique des véhicules à moteur²⁸.

En résumé, soit la voie privée ne permet pas à tout véhicule d'y circuler, soit elle est carrossable et le propriétaire peut être opposé à ce que le public y circule. Ce n'est donc pas parce que la voie ne comporte pas d'interdiction formelle qu'il est possible d'y circuler. Bien que rien ne l'impose, pour assurer l'information des tiers et donc la matérialité de l'éventuelle infraction, nous ne pouvons que conseiller, face à une voie carrossable, d'y matérialiser par tout moyen la volonté du propriétaire.

En somme, la position jurisprudentielle antérieure à la loi du 3 janvier 1991, selon laquelle l'ouverture à la circulation publique d'une voie est laissée à l'appréciation souveraine des juges du fond²⁹, est donc toujours applicable dès lors qu'aucun texte, ou matérialisation d'une interdiction, n'est intervenu pour classer la voie dans telle ou telle catégorie.

Quel que soit l'itinéraire emprunté, il est indispensable de se renseigner localement afin de connaître la véritable nature des voies.

L'instauration d'un principe général d'interdiction de la circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels ne saurait fonctionner sans la prise en compte de situations nécessitant une appréciation spécifique.

Les importantes adaptations aux règles de circulation

Si par sa définition l'interdiction de circuler se veut générale, elle ne s'applique pas pour autant de manière uniforme. En effet, sur certains terrains, il reste possible en fonction des activités qui y sont conduites d'y déroger, mais également d'interdire la circulation là où l'on pourrait légitimement penser qu'elle est autorisée.

L'article L. 362-2 du Code de l'environnement dispose que « 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 ».

L'on distingue d'ores et déjà que, par principe, l'interdiction de circulation ne s'applique pas aux véhicules utilisés dans le cadre d'une mission de service public, et dans le second alinéa les autres activités ne sont pas non plus soumises à une interdiction de circulation sauf si le maire ou le préfet en a décidé autrement.

Un pouvoir de limitation des règles de circulation entre les mains des autorités locales

Les pouvoirs du maire ou du préfet permettent en pratique d'interdire ou de réglementer la circulation sur les voies où cela est en principe autorisé sans restriction. Ces pouvoirs s'exercent en application de la police de la circulation et du stationnement prévue aux articles L. 2213-4 et L. 2215-3 du Code général des collectivités territoriales.

Par arrêté, le maire peut interdire ou soumettre à des prescriptions particulières l'accès de voies aux véhicules dont la circulation serait 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. Ces conditions pourraient concerner autant les horaires qu'un cheminement particulier, la vitesse maximale autorisée ou encore les niveaux sonores admissibles.

25. Voir nbp n° 7.

26. Guihal, D. 2016. Droit répressif de l'environnement, *Economica*, 4^e éd.

Cass., crim, 18 févr. 2003, 0280018 ; Cass., crim, 24 avr. 2007, 06-87874.

27. Cass, 14 juin 1995, 1099.

28. Léost, R. 2008. Note, *Annale voirie* n° 130 : 16.

29. Cass., ass. plén., 5 févr. 1988, *Bull. civ.* n° 58.

Le préfet détient un pouvoir identique dès lors qu'il l'exerce sur le territoire de plusieurs communes ou lorsqu'il aura, de manière infructueuse, mis en demeure le maire d'agir.

Quelle que soit l'autorité à l'origine de l'acte, il ne sera pas possible de prévoir une interdiction générale et absolue³⁰. La mesure devra nécessairement être motivée et adaptée au but poursuivi, en prenant en compte les circonstances de temps et de lieu. Cette prise en compte devra se concrétiser par la désignation des voies et des secteurs précis de la commune concernés par l'interdiction³¹. Aussi, si les circonstances l'imposent, la mesure prise pourrait ne pas avoir à être limitée dans le temps³².

À titre d'exemple, l'arrêté municipal peut avoir pour objectif la lutte contre l'érosion et la dégradation des chemins par le passage répété des véhicules³³, ou encore pour mettre fin à des dépôts sauvages, au décanonnement de la faune sauvage présente dans le secteur, voire pour tenir compte de la présence d'une flore spécifique³⁴. Dans une autre espèce, il a été jugé que l'arrêté du maire interdisant les véhicules 4X4 dans une zone forestière de la commune afin d'assurer la tranquillité des promeneurs et de préserver cet espace naturel ne portait pas atteinte au principe de liberté de circulation, et ce, quand bien même cela occasionnerait un allongement de parcours³⁵ (**encadré 1**).

Les adaptations prévues par la loi ne sont pas toutes dans un sens restrictif. En effet, les dérogations justifiées par certaines activités conduisent à limiter la portée de l'interdiction.

D'amples dérogations à l'interdiction de circulation pour la conduite d'activités variées

L'interdiction générale de circulation dans les espaces naturels ne s'applique bien évidemment pas aux véhicules à moteur utilisés pour remplir une mission de service public (missions de police permettant accessoirement de contrôler le

► Encadré 1 • La matérialisation de l'interdiction de circuler

Contrairement aux voies privées pour lesquelles la réglementation n'impose aucune obligation de matérialiser l'interdiction de circuler, lorsqu'il s'agit d'une voie publique ou d'un chemin rural, la fermeture pour des mesures de police prises par arrêté municipal ou préfectoral doit impérativement être matérialisée par un panneau d'interdiction réglementaire, par exemple de type B0 ou B7b. La justification de l'absence d'obligation de matérialisation de l'interdiction de circuler réside dans le seul fondement du droit de propriété. C'est ainsi que pour une voie privée, quand bien même elle appartient à une personne publique, le maire agit comme le ferait un propriétaire privé et sans avoir besoin de justifier sa décision, comme c'est le cas pour les voies publiques et les chemins ruraux sur la base de l'article L. 2213-4 du CGCT.



▲ Panneau de type B7b.

respect de l'interdiction de circuler, autres missions d'intérêt général comme la lutte contre les incendies, travaux d'installation ou d'entretien des équipements de transport d'énergie, de télécommunications, entretien des plages, services de secours...). Il va de soi que la poursuite de ces objectifs ne souffre d'aucune contestation.

Ce n'est pas le cas de l'ensemble des activités pour lesquelles le maire ou le préfet peut réglementer la circulation en dehors des voies ouvertes à la circulation publique.

La première catégorie d'activités regroupe celles où un véhicule est utilisé à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels. Ces notions recouvrent notamment le cas des véhicules de chantier, de secours, les différents engins agricoles ou aquacoles, les matériels d'exploitation et de travaux forestiers. Face aux différentes situations qui se présentent, il appartient alors à l'agent de déterminer si la circulation constatée s'exerce sous couvert d'un motif

professionnel. L'activité privée est exclusive de toute reconnaissance d'une activité professionnelle. Il a fallu également que le juge distingue selon différentes activités professionnelles. En effet, le développement de l'activité de loueur de moto-neige, de quads et autres engins ne correspond pas à de l'exploitation de l'espace naturel, mais demeure une activité professionnelle de loisir³⁶. Sans que cela soit ici l'espace de commenter plus amplement l'impact environnemental des activités d'exploitation de l'espace (agricoles, sylvicoles, exploitation de carrières...), on peut légitimement s'interroger sur la comparaison avec l'impact de l'activité des loueurs d'engins de loisirs.

La seconde catégorie d'activités concerne celles exercées par le propriétaire du terrain ou ses ayants droit. L'ayant droit correspond à la personne disposant d'un droit accordé par le propriétaire et conformément au droit des contrats,

36. Gauvin, F. 2002. Note. *Jurisclasseur périodique*, éd. générale II, 10056 : Cass., crim., 3 avr. 2001.

30. CE, 22 juin 1951, *Daudignac, Lebon*, p. 362 ; CAA Bordeaux, 28 mai 2002, *Nélias*, 99BX00597.

31. CAA Lyon, 10 févr. 2005, 99LY01092.

32. CE, 12 déc. 1997, *Commune d'Aydat*, 173231.

33. Billet, P. 1999. Note. *Revue juridique de l'environnement* : 157 ; CE 12 déc. 1997, Association Les crapahuteurs de la Colombière, *Lebon* ; CAA Lyon, 29 mars 2001, Association Centre de promotion des loisirs verts et routiers, 97LY01422.

34. CAA Douai, 22 mars 2001, *Durand*, 98DA12557.

35. Billet, P., Untermaier, J. 1996. Note. *Revue juridique de l'environnement* n° 1-2 : 186 ; Tribunal administratif (TA) d'Amiens, 5 avril 1995, *Desmaret*, 91728 ; *Revue juridique de l'environnement*, 1996, p. 341 ; TA Amiens, 12 mars 1996, *Dermigny c. Commune de Salency* ; Bon, P. 1992. Police municipale voies ouvertes ou non ouvertes à la circulation publique. 1999-2.

celui-ci n'est pas nécessairement écrit. Il peut s'agir de l'usufruitier, du preneur à bail, de la personne autorisée à pêcher ou à chasser ou détenant un droit de pêche ou de chasse, ou l'acheteur de coupes de bois. Il appartient au propriétaire de prévoir dans les clauses des contrats les éventuelles conditions de circulation, mais également à l'ayant droit d'apporter la preuve du droit qu'il prétend détenir³⁷. À défaut de stipulations particulières, l'ayant droit circule librement sur la propriété sur laquelle il dispose d'un droit. Cette liberté de circulation reste limitée à un usage normal et exclut un usage collectif par des pratiquants de sports motorisés³⁸. En effet, cette pratique étant encadrée par ailleurs, un propriétaire ne saurait se soustraire à l'obligation d'obtenir les autorisations idoines³⁹.

D'aucuns ont pu s'offusquer que soit privilégiée la liberté individuelle du propriétaire face au but de protection de l'environnement⁴⁰. Si l'on peut reconnaître qu'il s'agit d'une catégorie fourre-tout permettant de faire tomber l'interdiction de circulation dans nombre de cas, il n'en demeure pas moins qu'il est nécessaire d'examiner la réglementation environnementale dans son ensemble. D'autres dispositions, telles que celles consacrées à la dégradation et à l'altération de l'habitat d'espèces protégées⁴¹, à la perturbation intentionnelle ou encore en vertu d'un arrêté de protection de biotope, pourraient selon les circonstances trouver à s'appliquer. La propriété ne conduit pas à détenir un blanc-seing valant permis de tout faire.

Conclusion

Si dans le royaume du tout voiture, malgré un timide regain de l'espace piétonnier, « le piéton reste un microbe qui

37. Cass., crim, 24 avr. 2007, 06-87874.

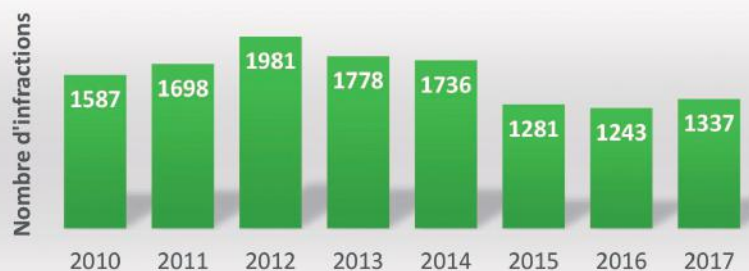
38. TA Grenoble 3 oct. 2017, 1502070 Ass. FRAPNA.

39. Art. L. 362-3 du Code de l'environnement, L. 421-2 du Code de l'urbanisme et R. 331-20 et suivant du Code du sport.

40. Voir nbp n°19.

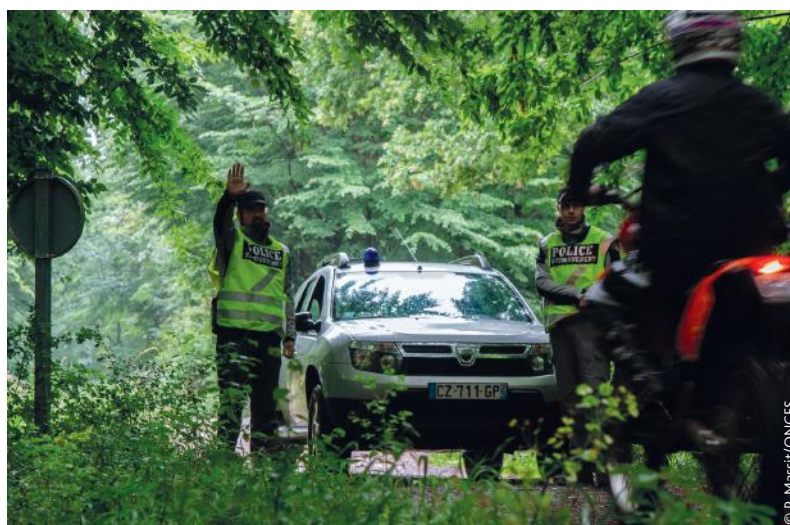
41. Tribunal de grande instance de Lons-le-Saulnier, 9 mars 2018, 245/18. En l'espèce, altération de station d'espèces protégées du fait de surpâturage et circulation à cheval.

Encadré 2 • Infractions à la circulation en espaces naturels relevées par les services de l'ONCFS de 2010 à 2017



En 2017, les infractions liées à la circulation de véhicules dans les espaces naturels ont représenté 8,8 % du nombre total d'infractions environnementales relevées par les services de l'ONCFS.

(Source : ONCFS, Direction de la police)



vit dans les artères et gêne la circulation⁴² », les espaces ruraux et naturels arrivent pour l'instant à conserver un caractère essentiellement piétonnier. Pour autant, le développement croissant des loisirs motorisés pourrait conduire à mener des réflexions sur l'encadrement de ces pratiques, ainsi que sur le degré de l'infraction⁴³ retenue selon le degré de

protection de l'espace, pour assurer plus de cohérence au dispositif. En tout état de cause, l'idée qu'elle ne saurait aller dans le sens d'un assouplissement est largement partagée⁴⁴.

42. Marcel Achard.

43. Pour des précisions sur l'infraction de circulation dans le milieu naturel, voir Landelle, P. <http://www.oncfs.gouv.fr/Fiches-juridiques-chasse-ru377/>

La-circulation-des-vehicules-a-moteur-dans-les-amp-nbsp-ar1732, consulté 15 avr. 2018.

44. Yolka, P. 2010. « Tout-terrain » en montagne : l'insoutenable légèreté d'une proposition de loi. *Jurisqueuse périodique*, éd. Administrations et collectivités territoriales, Act. 1.