

CARROSSABILITÉ LE GRAND ENFUMAGE



Chemin rural ou chemin privé ? Bien malin celui qui peut le dire...

Photo ©AL / Pixabay CC0

Voici près de 20 ans que nous avons commencé à subir le critère de « carrossabilité ». Issu de la jurisprudence, il ne doit être appliqué que pour présumer de l'ouverture à la circulation publique des seuls chemins privés. Les chemins ruraux y échappant de par leur statut juridique. Une particularité à défendre sans faiblir !

Un peu d'histoire

Le 3 janvier 1991, la loi Lalonde est promulguée. La circulation des véhicules terrestres à moteur (VTM) se voit interdite dans les espaces naturels, en dehors des voies ouvertes à leur circulation. Brice Lalonde résume sa loi par un principe simple : « pas de hors-piste ».

À cette époque, les conducteurs circulent facilement. Ils peuvent librement emprunter tout chemin dépourvu d'une signalisation d'interdiction ou d'un dispositif de fermeture, dès lors qu'il est assez large pour accueillir le passage d'un véhicule à 4 roues (tracteur, auto...)

En 1995 cependant, un tribunal succombe aux arguments de l'ONF et valide l'invention d'un critère supplémentaire pour présumer de l'ouverture des chemins d'exploitation : la « carrossabilité ». Traduction : il faudrait que n'importe quelle automobile, y compris non 4x4, puisse circuler.

Cette évolution fut possible car la loi Lalonde comporte une faille. Elle autorise en effet les VTM à emprunter les voies du domaine public routier, les chemins ruraux et les « voies privées ouvertes à la circulation publique des VTM ». Malheureusement, le statut de ces dernières n'est pas défini par les textes, contrairement aux deux premières catégories. Les juges ont donc pu laisser libre cours à leur pouvoir d'interprétation.

À l'époque, le Codever prend la mesure du danger, interpelle les parlementaires, aide des verbalisés à argumenter devant la justice. Malheureusement, nombre

d'entre eux y vont la fleur au fusil, sans l'assistance éclairée du collectif, et parfois pour des affaires réellement indéfendables. Une seconde décision liberticide tombe ainsi en 1999. Elle provoquera la transformation offensive du Codever, qui devient le « collectif pour la défense des loisirs verts » en lieu et place du « comité de développement des loisirs verts ».

Le Ministère de l'écologie continue cependant à faire la promotion de la loi Lalonde sans tenir compte de ces deux décisions. Dans le magazine « Espaces », revue mensuelle du tourisme, des loisirs, de la culture et de l'environnement (daté mai 2003), Mme Claudine Zysberg, alors chargée de mission au ministère de l'Écologie et du Développement durable, déclarait : « *La seule innovation de la loi réside dans le fait qu'elle considère qu'une voirie privée ouverte (physiquement non fermée) à la circulation des véhicules à moteur entre dans le champ que la voirie publique.* » (sic). Pas question de carrossabilité dans ce dossier.

Certes, en juin 2004, le ministère évoque bien la carrossabilité dans une réponse à une question du député des Hautes-Alpes Joël Giraud. La distinction entre voies privées et chemins ruraux est cependant clairement évoquée.

Patatra !

Publiée en septembre 2005, la circulaire Olin met en avant le critère de carrossabilité comme principe général issu d'une prétendue « jurisprudence constante ». Sa rédaction ambigüe laisse entendre

que tous les chemins sont concernés. La libre circulation sur les chemins ruraux non carrossables se voit donc remise en cause.

Le Codever organise promptement une grande mobilisation, fortement suivie (20 000 manifestants dans les rues à deux reprises en 2006) et demande au Conseil d'État d'annuler la circulaire. La pétition recueillera à terme plus de 160 000 signatures.

Lors d'une réunion avec un conseiller de Mme Olin, ce dernier le concède : les chemins ruraux ne sont pas concernés par la carrossabilité. Leur fermeture ne peut résulter que d'une mesure de police (un arrêté motivé).

Le Conseil d'État finit par dire en gros la même chose, puisqu'il juge que la circulaire Olin est dénuée de toute portée impérative ou normative.

Sur le terrain, les agents continuent pourtant à verbaliser à tort et à travers, y compris sur des chemins ruraux. Tribunaux, lobbying... il faudra de très nombreuses interventions du Codever pour faire revenir les administrations à la réalité juridique : les chemins ruraux sont ouverts aux VTM, quelque soit leur état d'entretien.

Fin 2011, notre activisme, soutenu par de nombreux adhérents, associations, clubs, et avec l'appui de la FFM, finit par porter ses fruits : la Ministre de l'écologie Nathalie Kosciuzko-Morizet signe une « instruction » qui vient compléter la circulaire Olin. On n'y parle plus de carrossabilité, et des consignes claires sont données aux

Extrait d'un discours de Brice Lalonde devant les députés en séance, le 2 octobre 1990 :

« Je ne souhaite pas que quiconque entreprend de sortir des grandes routes ait besoin d'emporter un code, et je ne souhaite pas davantage parsemer la campagne de panneaux. C'est pour cela que la règle de base est tout à fait élémentaire : « pas de hors-piste ». (...) cette règle est des plus simples : ne poussez pas, je vous prie, votre moto ou votre auto en dehors des routes et des chemins. A la marge, il y aura certainement des difficultés çà et là, lorsque, par exemple, un chemin rural non revêtu se distinguera mal d'une piste créée par les passages répétés d'engins agricoles ou même de 4x4. Peut-être, dans certains cas où le doute sera trop fort, faudra-t-il poser des pancartes ou des signes distinctifs matérialisant l'interdiction de circuler. Mais la loi est d'abord faite pour la minorité – que je pense très petite – d'irresponsables qui, en toute connaissance de cause, roulent par paresse ou par amusement carrément en dehors des chemins. Ceux-là ne pourront plus prétexter les quelques traces laissées avant eux dans le sable ou sur l'herbe par d'autres contrevenants pour se mettre à l'abri des poursuites. ».

On peut affirmer sans crainte que, 29 ans plus tard, « l'esprit du législateur » a été particulièrement corrompu !

agents assermentés. Une accalmie de quelques années s'ensuit. Les agents ne verbalisent plus qu'exceptionnellement sur des chemins ruraux non interdits par arrêté. En revanche, les pièges tendus sur des tronçons privés – de préférence entre deux tronçons ruraux... – se multiplient. Des itinéraires pratiqués depuis des lustres deviennent alors le lieu de traquenards destinés à faire du chiffre, alors qu'un simple panneau « chemin privé-circulation interdite » suffirait à stopper le passage.

Désinformation, le retour

Nos détracteurs n'ont en effet pas renoncé à parquer les conducteurs sur les chemins les plus lisses.

Nous observons ainsi, surtout depuis 2018, la réapparition de déclarations ou de publications évoquant la carrossabilité comme un critère général s'appliquant à tous les types de chemins. Communiqués de presse, dépliants de « sensibilisation », actions et déclarations de terrain, l'ONF est à la pointe du combat, comme 25 ans plus tôt.

Mais l'ONCFS n'est pas en reste avec certains dépliants contenant la formulation ambiguë extraite de la circulaire Olin. Et l'on voit des reprises ici ou là, dans la presse, dans des réunions... jusqu'à une réponse du ministère de l'Intérieur à la question d'un député ! (voir l'article "une omission gênante" du 26/07/2019 sur codever.fr).

Nous ne sommes pas dupes. Il s'agit ni plus ni moins pour nos détracteurs d'obtenir l'application officielle du critère

de carrossabilité aux chemins ruraux.

Demain, tous concernés

L'affaire est d'autant plus grave que certains documents en notre possession évoquent la carrossabilité comme critère pour présumer de l'ouverture des chemins ruraux à la circulation générale, c'est-à-dire à tout usager, motorisé ou non.

Les chemins ruraux non carrossables se trouvant être de loin les plus nombreux dans les campagnes françaises, une telle dérive serait évidemment catastrophique. Elle poserait deux problèmes majeurs :

- une réduction drastique de la liberté de circuler des randonneurs, obtenue de surcroît de manière irrégulière, par la désinformation ;
- la disparition accélérée du patrimoine des chemins ruraux faute d'usage.

Agissez avec nous

Il convient donc que l'ensemble des pratiquants – pas seulement nos adhérents – soient informés ce que ce qui se trame dans nos administrations. À cette fin, diffusez sans hésiter cet article autour de vous.

Il est également nécessaire de mobiliser les troupes, car il faut être rassemblés sous une même bannière pour peser plus lourd quand il s'agit de frapper du poing sur la table. Le Codever est là pour ça, et ce depuis 1987.

Enfin il est vital que chaque adhérent, chaque pratiquant agisse localement.

D'abord, en alertant votre député de ce que la loi se trouve travestie par de

basses manœuvres.

Ensuite, en vous tenant prêt à répondre présent si nous lançons un appel à manifester ou à pétitionner.

Enfin, en diffusant largement notre livret "stop à la désinformation", tant aux élus locaux qu'aux journalistes de la presse locale et régionale ou à vos amis.

De nombreuses autres actions sont utiles, comme participer aux comités de pilotage Natura 2000, aux commissions sports de nature, aux groupes de travail des PNR... De manière générale, chacun d'entre vous peut (et devrait...) devenir acteur de la défense de sa passion. Motivé ? Contactez-nous ! •

LOISIRS VERTS MOTORISÉS : STOP À LA DÉSINFORMATION !

Révision 9 du 12/02/2019

Livret téléchargeable gratuitement
sur codever.fr, rubrique
"documentation>publications"

Livret gratuit. Conception et édition : CODEVER. Siège social : 11 rue des saïles, 89500 Villeneuve sur Yonne. Pour nous contacter : 09 650 444 78 ou secretariat@codever.fr Imprimé par l'imprimerie Bonet à Collemiers (89100).

À RETENIR

Les chemins ruraux appartiennent au domaine privé de la commune. Ils sont affectés par nature à l'usage du public, y compris la circulation motorisée. Leur fermeture ne peut résulter que d'une mesure de police (un arrêté motivé) portée à la connaissance des usagers par une signalisation routière. La carrossabilité ne concerne donc pas les chemins ruraux.

Les chemins privés comme les chemins et sentiers d'exploitation sont présumés ouverts à la circulation motorisée s'ils sont carrossables et dépourvus d'une signalisation d'interdiction ou d'un dispositif de fermeture. Carrossable signifie qu'on peut y circuler avec "un véhicule de tourisme non adapté au tout-terrain".