

RECUEIL N° 5

**SPORT DE NATURE ET
MOTOCYCLISTE**

FICHES TECHNIQUES :

- Argumentation contre la circulaire « OLIN » du 06-09-06
- Notion de carrossabilité des chemins
- Les CDESI et les PDESI
- Les PDIRM et les PDIPR
- Circulation des véhicules terrestres à moteur dans les espaces naturels
lors des manifestations sportives autorisées par le Préfet
- Analyse de l'arrêt du CE du 10 janvier 2007
- Utilisation des jachères par les Moto Clubs

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



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



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 XIX^{ème} 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 XIX^{ème} 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 1^{er} 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



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 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



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 : 05 mars 2007

Référence : FTJN 2006-07

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

Service(s) :

Juridique

Correspondant(s) :

Alex BOISGROLIER

Version : 2

Modifiée le : 01 octobre 2007

D 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.

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/>