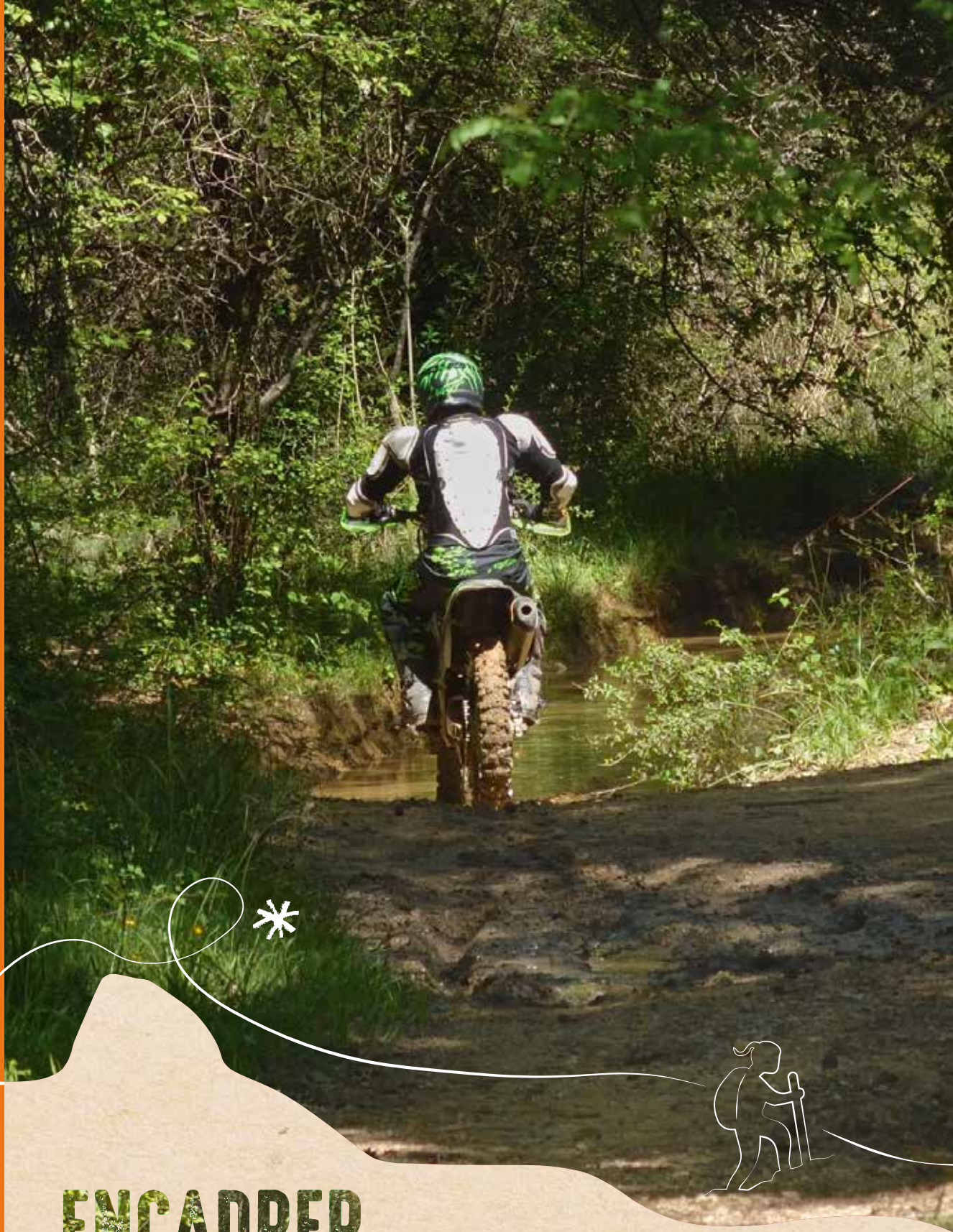
Parc naturel régional de la Sainte-Baume



ENCADRER LA CIRCULATION MOTORISÉE EN ESPACE NATUREL

Guide technique et juridique

RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

SOMMAIRE

Préambule ..... p. 04
> Un contexte local ..... p. 05
> Pourquoi réguler la circulation motorisée ..... p. 06

1 - Connaître et comprendre la réglementation ..... p. 07
1.1 > Contexte général ..... p. 08
1.2 > Cadre légal de référence ..... p. 09
1.3 > Catégories et statuts des voies de circulation ..... p. 10
1.4 > Restrictions de circulation possibles ..... p. 11
1.5 > Exceptions au principe d'interdiction de circuler hors-piste . p. 12

2 - Apprécier le territoire ..... p. 13
2.1 > Les espaces naturels concernés en Sainte-Baume ..... p. 14
2.2 > Réglementations par types d'espaces naturels ..... p. 15
2.3 > Des milieux naturels exceptionnels mais fragiles ..... p. 16
2.4 > Pour rouler juste ..... p. 18

3 - Agir concrètement ..... p. 21
3.1 > Le rôle du Maire ..... p. 22
3.2 > Une méthode de travail de référence ..... p. 22
3.3 > Solliciter l'accompagnement du Parc ..... p. 24

4 - Pour aller plus loin ..... p. 24
4.1 > Les circuits et terrains permanents ..... p. 26
4.2 > Les manifestations ..... p. 26
4.3 > Les randonnées motorisées ..... p. 27
4.4 > Les pratiques encadrées ..... p. 27
4.5 > La boîte à outils ..... p. 27

Ressources complémentaires ..... p. 28

PRÉAMBULE

Le Parc naturel régional de la Sainte-Baume a été créé le 20 décembre 2017 et la Charte de territoire fixe les objectifs du Parc à 15 ans. Le besoin d'agir pour réguler la circulation motorisée dans les espaces naturels est remonté dès la période de préfiguration du Parc. Ce besoin a alors été formulé par les élus des communes, les gestionnaires d'espaces naturels, les associations locales ou encore par certains usagers. Car si en espace naturel le contexte législatif est très clair sur l'interdiction absolue de circulation motorisée en hors-piste, la réglementation des voies pouvant être ouvertes à la circulation des véhicules terrestres à moteur peut s'avérer plus complexe. Ce guide a pour vocation d'apporter aux élus locaux des éléments juridiques et techniques pour mieux appréhender son contexte et trouver les solutions les plus adaptées pour répondre aux enjeux de leurs territoires.

Pour le Parc de la Sainte-Baume, les deux millions d'habitants en périphérie immédiate, l'importante diversité des usages et la fragilité de son patrimoine naturel créent la nécessité d'organiser l'accueil du public, en particulier sur certaines zones de concentration des visiteurs ou de fragilité particulière. Figurant parmi ces nombreux usages, la circulation motorisée sur les voies de circulation en espace naturel nécessite une prise en compte spécifique car elle peut avoir des incidences sur la biodiversité et la qualité paysagère, sur la sécurité et la tranquillité publique, sur l'activité touristique et économique du territoire. Pour autant, la circulation liée à certaines activités doit pouvoir continuer à se dérouler dans de bonnes conditions, que ce soit pour les propriétaires fonciers, les agriculteurs, les entreprises professionnelles réalisant des travaux, ou encore pour différentes activités qui peuvent nécessiter l'usage de véhicules à moteur.

Les loisirs motorisés quant à eux doivent également pouvoir être pratiqués dans le cadre législatif et réglementaire existant. Si les acteurs associatifs et professionnels s'inscrivent de façon très majoritaire dans ce cadre réglementaire, ce n'est malheureusement pas toujours le cas des pratiquants inorganisés.

Afin de faciliter une organisation adaptée de la circulation motorisée sur les voies de circulation en espace naturel, ce guide apporte des éléments sur le volet réglementaire, la connaissance des enjeux du territoire et les différentes composantes des loisirs motorisés. Il propose en outre une méthode de travail éprouvée en vue d'une action globale efficiente à l'échelle communale.

Le Parc de la Sainte-Baume n'a ni la capacité ni la vocation de se substituer aux titulaires du pouvoir de police. Il reste toutefois disponible pour accompagner les choix d'organisation de la circulation des véhicules terrestres à moteur en espace naturel qui pourraient être faits sur son territoire.

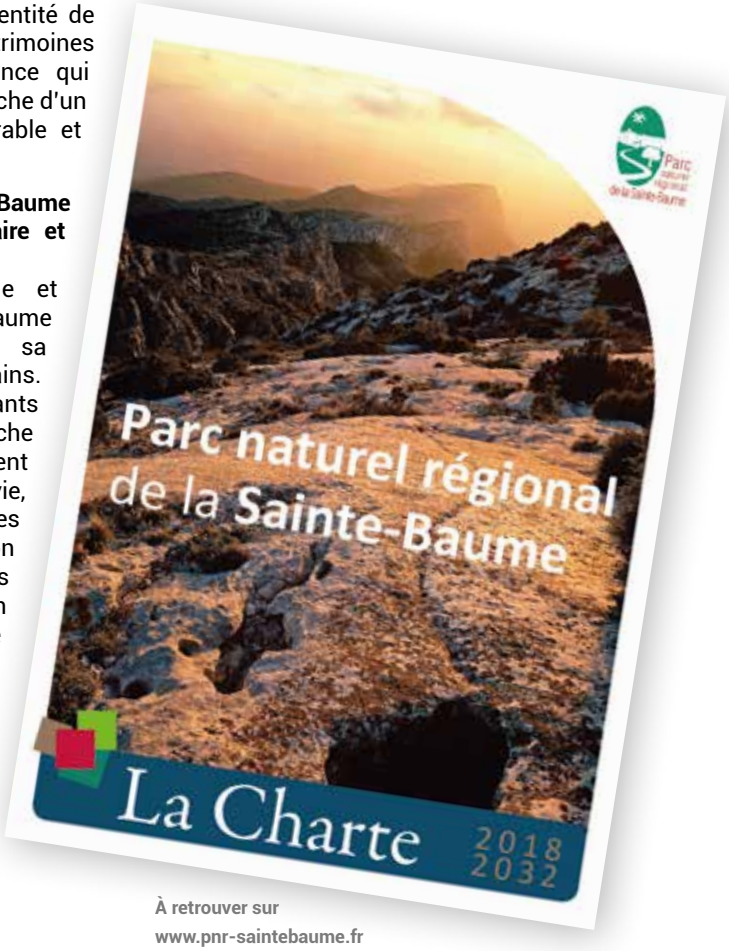
© Couverture Jean-Claude Tempier

Un contexte local et une volonté partagée

LES ENJEUX QUI FONDENT LE PROJET DE TERRITOIRE

Un Parc naturel régional est un territoire rural habité, qui est reconnu pour ses richesses naturelles et culturelles ainsi que pour la qualité de ses paysages et de son environnement, mais dont l'équilibre est fragile. Pour pallier à cette fragilité, le Parc s'organise autour d'un projet commun de préservation et de développement durable et responsable, avec la vocation de protéger et valoriser ses patrimoines naturels, culturels et humains. Celui de la Sainte-Baume s'articule notamment autour d'une ambition cadre et de quatre ambitions thématiques.

- **Ambition cadre : Inscrire le paysage au cœur du projet de territoire**
  Considéré comme un levier de développement et d'attractivité, le paysage est placé au cœur même du projet de territoire. Le maintien de son intégrité est un objectif transversal décliné dans chaque mesure de la Charte
- **Préserver le caractère de la Sainte-Baume, protéger et mettre en valeur le patrimoine naturel et les paysages**
  Les patrimoines naturels et paysagers de la Sainte-Baume fondent l'identité de son territoire. Protéger ces patrimoines est une urgence et une évidence qui s'imposent à tous, dans la recherche d'un développement harmonieux, durable et responsable
- **Orienter le territoire de la Sainte-Baume vers un aménagement exemplaire et durable**
  La richesse du cadre de vie et l'attractivité de la Sainte-Baume résident dans sa ruralité et sa proximité avec les pôles urbains. Garantir la qualité de vie des habitants et s'inscrire dans une démarche de transition passent notamment par l'amélioration du cadre de vie, la requalification des espaces dégradés, la meilleure adaptation possible aux changements climatiques ainsi qu'une réduction des émissions de gaz à effet de serre
- **Fédérer et dynamiser le territoire par un développement économique respectueux de l'identité du territoire et de la valorisation durable de ses ressources**
  Le territoire offre une capacité de développement économique importante. Avec des productions agricoles reconnues, un potentiel forestier conséquent et une destination touristique en devenir, le territoire dispose d'atouts indéniables. La pleine réussite du défi économique en Sainte-Baume s'accompagnera de modèles de production respectueux des ressources et des patrimoines locaux, à forte performance environnementale
- **Valoriser la richesse culturelle du territoire et renforcer le vivre et le faire ensemble**
  Le territoire recèle un patrimoine historique et culturel fort. Par sa dimension spirituelle, sacrée et légendaire omniprésente, la Sainte-Baume est un lieu unique d'inspiration. La sauvegarde de ces patrimoines, le bien-être social, le partage des espaces communs de loisirs et d'éducation passera par la mobilisation et l'implication de tous



À retrouver sur
www.pnr-saintebaume.fr

Pourquoi réguler la circulation motorisée sur le territoire ?

Fait de société aujourd'hui avéré, le besoin d'espaces de détente et de loisirs concerne chacun d'entre nous. Toutefois, les espaces sont souvent privés et les espaces naturels fragiles. Face à l'essor des pratiques motorisées de loisirs, le constat a été fait que ces pratiques sont de plus en plus régulières à proximité des habitations, dans les espaces forestiers, dans les zones humides et aux abords des cours d'eau, augmentant le risque de conflits d'usages et entraînant parfois des dégradations irréversibles. Si le hors-piste est interdit dans tous les cas, une réglementation des voies pouvant être ouvertes à la circulation est déterminante pour :

- Prévenir les impacts sur les patrimoines naturels et paysagers et éviter leur dégradation (départ de feu, détérioration des sols, pollution des eaux, érosion, atteintes portées à la faune et à la flore comme le dérangement d'espèces durant leur cycle de vie, la dégradation de leurs milieux, le piétinement, la disparition ou la dispersion d'espèces rares). Il apparaît indispensable de réguler la circulation des véhicules terrestres à moteur, prioritairement sur les voies de circulation des sites d'intérêt patrimonial majeur
- Préserver les lieux d'exploitation participant à l'activité économique du territoire, par exemple les espaces agricoles et forestiers. Quand la circulation motorisée de loisirs perturbe et porte atteinte à l'activité économique exercée sur ces espaces (détérioration de pistes, de cultures, d'ouvrages professionnels, accroissement du risque incendie…), une cohabitation en bonne intelligence et dans le respect du droit doit être recherchée
- Concilier l'ensemble des usages pour lesquels les espaces naturels constituent un cadre de pratique que les nuisances sonores, même éphémères, peuvent perturber
- Faire respecter l'article 8 de la loi du 3 janvier 1991 et du Code de l'Environnement (L.362- 1). La Charte du Parc de la Sainte-Baume, comme celle de chaque Parc naturel régional, comporte les mesures visées pour la maîtrise de la circulation des véhicules à moteur sur les voies et chemins des communes adhérentes du Parc (cf. Mesure 33 et annexe 2 de la Charte)

EN IMAGES

Ci-contre :
Le Caramy à Mazaugues, en aval du Gous bleu. Les sols et la qualité de l'eau de la rivière sont dégradés lors du passage d'engins motorisés.

© Jean-Claude Tempier – CEN PACA

Page de garde :
Le panneau B0 indique que, sur la chaussée à laquelle il s'applique, toute circulation de véhicules est interdite dans les deux sens.

© Jean-Marc Prieur – PNR Sainte-Baume

CHAPITRE 1

CONNAÎTRE ET COMPRENDRE LA RÉGLEMENTATION

1.1 > Contexte général

UN VÉHICULE TERRESTRE À MOTEUR, *QU'ES ACO* ?

Un Véhicule terrestre à moteur (VTM) est défini par 3 critères : il circule sur le sol, est mû par une force autre qu'humaine ou animale et est dirigé par un conducteur installé sur le véhicule lui-même (Article R.311-1 du Code de la route).

ON DISTINGUE :

LES VÉHICULES COURANTS

- Cyclomoteur, motocyclette et tricycle à moteur
- Voiture particulière
- Camionnette et véhicule de transport en commun
- Quadricycle à moteur également appelé « quad »

LES VÉHICULES SPÉCIAUX

- Les véhicules et matériels agricoles et forestiers

LES VÉHICULES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

- Les véhicules prioritaires (services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie et d'intervention des unités mobiles hospitalières)
- Les véhicules bénéficiant de facilités de passage (ambulances, véhicules d'intervention sur les réseaux d'eau, d'électricité ou de gaz)

ZOOM

QUELS SONT LES VÉHICULES CONCERNÉS ?

Les VTM énumérés ci-dessus sont tous concernés. Portant plus précisément sur la pratique de la randonnée motorisée, on parlera de motos « vertes » ou « enduro » (adaptées à la pratique tout-terrain), de 4 x 4 (équipés de 4 roues motrices) et de quads (quadricycles).

À NOTER

Tous les VTM non immatriculés (dits « non homologués ») ne peuvent pas rouler en dehors de la propriété privée de leur pilote et en dehors des terrains aménagés spécifiquement à cet effet.

LES PRATIQUES MOTORISÉES : QUELLES SONT-ELLES ?

- Les pratiques compétitives, sous l'égide d'une Fédération sportive, qui se déroulent le plus souvent en terrains fermés, déclarés et homologués
- Les manifestations ponctuelles sur la voie publique, soumises à déclaration ou autorisation
- Les pratiques de randonnées motorisées touristiques sur des voies ouvertes à la circulation, en petits groupes et sous l'égide d'un organisateur
- La pratique individuelle

ZOOM

DE NOUVELLES PRATIQUES AVEC DES VÉHICULES À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

Le Décret du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel (EDP) motorisés concerne l'utilisation de trottinettes, monoroues, hoverboard et gyropodes électriques. Son champ d'application est centré sur la circulation en centre-ville et en agglomération. La circulation de ces nouveaux véhicules en espace naturel n'est pas concernée par cette dernière évolution législative. Ces engins relèvent donc du cadre général de la circulation en espace naturel des véhicules terrestres à moteur, au même titre que les véhicules pour lesquels l'effort musculaire n'est pas du tout sollicité.

Dans le cas des VTT à assistance électrique, la propulsion du véhicule est générée préalablement par l'effort musculaire du pilote, qui entraîne ensuite l'assistance d'un moteur électrique d'une puissance de 250 watts maximum. Au regard de la réglementation, les VTT à assistance électrique sont de ce fait considérés comme des véhicules non motorisés.

EN IMAGES

En espace naturel, les nouveaux engins électriques sont soumis aux mêmes règles de circulation que les véhicules terrestres à moteur.

© Pixabay

1.2 > Cadre légal de référence

De nombreux textes intéressent, directement ou indirectement, la circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

DISPOSITIONS IMPÉRATIVES

Le principe général d'interdiction est issu de la loi du 03/01/91 dite Loi Lalonde et codifié dans l'article L.362-1 du Code de l'environnement (voir zoom ci-dessous). Les articles suivants précisent les autres principes, dérogations et sanctions applicables.

DISPOSITIONS SUPPLÉTIVES

- Circulaire du Ministre de l'Environnement du 06/09/2005 dite Circulaire OLIN (circulation des quads et autres véhicules à moteur dans les espaces naturels)
- Instruction du Gouvernement du 13 décembre 2011 complétant la circulaire du 6 septembre 2005 et donnant des orientations pour le contrôle de la réglementation en vigueur, NOR : DEVD1132602J

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Ces dispositions définissent l'ensemble du cadre juridique applicable :

- Code de la voirie routière : définition et statut des voies de circulation
- Code rural : définition et statut des chemins ruraux
- Code de la route : dispositions techniques des véhicules
- Code général des collectivités territoriales (CGCT) : pouvoirs de police administrative du maire et du préfet, notamment les articles L.2213-4 et L2215-3
- Code de l'urbanisme : règles d'aménagement pouvant notamment cadrer les conditions d'aménagement des terrains de loisirs motorisés
- Code forestier : prescriptions particulières relatives à la protection des forêts (notamment R.163-6 du nouveau Code forestier)
- Code du sport : terrains de loisirs motorisés, manifestations, qualifications
- Code de l'environnement, notamment pour les projets soumis à évaluation des incidences Natura 2000 ou à études d'impact

ZOOM

L'ARTICLE L362-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Le principe général d'interdiction de la circulation a pour finalité, pour des raisons évidentes de protection de l'environnement, de prohiber la pratique du « hors-piste » effectuée avec des véhicules terrestres motorisés. Ainsi, seule est autorisée la circulation de ces véhicules sur le domaine public routier, les chemins ruraux et les voies privées ouvertes à la circulation publique. En dehors de ces routes, chemins et voies, la circulation est donc formellement interdite.

Au regard de ces dispositions, l'interdiction de la pratique du hors-piste signifie qu'il n'est pas possible de circuler, par exemple, dans les sous-bois, les prairies, les sentiers, les cours d'eaux et les zones humides…

Ce principe général peut parfois nécessiter quelques éclaircissements tant les situations de fait sur la nature juridique des voies peuvent être différentes.

Apprécier le territoire | P. 13
Agir concrètement | P. 21
Pour aller plus loin | P. 24

1.3 > Catégories et statuts des voies de circulation

Chacune des voies figurant dans l'art. L.362-1 du Code de l'environnement est définie par son statut et non pas par son aspect physique ou son entretien. En référence au Code de la voirie routière et au Code rural, elles sont définies et donc autorisées à la circulation quelles que soient leurs caractéristiques physiques.

LES VOIES PUBLIQUES

Elles appartiennent au domaine public de l'État, des départements et des communes, et sont affectées à la circulation publique. Elles sont ouvertes à la circulation publique des véhicules terrestres à moteur. Leur fermeture 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.

LES CHEMINS RURAUX

Ils font partie du domaine privé de la commune, mais sont affectés à l'usage du public (art.L.161-1 à L.161-13 du Code rural). Ils sont ouverts à la circulation publique. Leur fermeture ne peut résulter que d'une mesure de police prise, soit pour des motifs de sécurité, soit pour des motifs liés à la protection de l'environnement (art. L.2213-4 ou L.2215-3 du CGCT).

L'arrêté doit être alors publié et une signalisation réglementaire installée sur les abords de la voirie concernée.

LES VOIES PRIVÉES OUVERTES À LA CIRCULATION

Elles peuvent faire partie du domaine privé des personnes publiques, des personnes morales ou appartenir à des propriétaires particuliers (chemins et sentiers d'exploitation ou chemins privés, communication ou accès à une propriété par exemple). Bien évidemment, ces voies sont librement accessibles et utilisables par les propriétaires des terrains desservis et par leurs ayants droit. L'ouverture à la circulation des véhicules à moteur d'une voie privée résulte de la décision du propriétaire.

ZOOM

SUR LE CHEMIN RURAL

Les chemins ruraux sont définis par l'art. L.161-1 du Code rural comme « des chemins appartenant aux communes affectés à l'usage du public, qui ne sont pas classés comme voies communales et font partie du domaine privé de la commune ».

Afin de préserver ce patrimoine rural des communes, ils peuvent être inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR), renforçant ainsi leur affectation à l'usage du public et leur destination comme chemins de randonnée pédestre, mais aussi équestre et VTT.

À NOTER

L'inscription au PDIPR ne modifie pas le statut du chemin. Localement, les chemins ruraux peuvent être fermés à la circulation publique par arrêté municipal.

EN IMAGES

Ci-contre :
Chemin rural à Mazaugues.

© Jean-Marc Prieur – PNR Sainte-Baume

1.4 > Restrictions de circulation possibles

LA FERMETURE D'UNE VOIE PRIVÉE

À LA CIRCULATION DES VÉHICULES À MOTEUR

Elle résulte soit d'une mesure de police prise par le maire ou le préfet, soit de la décision du propriétaire.

Concernant les chemins privés, aucun formalisme de fermeture n'est exigé. Mais, au regard de la jurisprudence, il est conseillé de matérialiser la fermeture du terrain aux véhicules motorisés, par un dispositif non dangereux.

AU REGARD DE SES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

Au regard de l'article L.3262-1 du Code de l'environnement, de la circulaire du 06/09/2005 et de l'instruction du 13/12/11, les voies réputées non ouvertes à la circulation sont :

- Les tracés éphémères (chemins de débardage)
- Les bandes pare-feu
- Les emprises non boisées du fait de la présence d'ouvrages aériens ou souterrains (canalisations, lignes électriques)
- Les sentiers monovoie, destinés à la randonnée pédestre, équestre ou VTT en raison de leurs étroitesses (monotrace ou « single »)
- Les chemins sur le rivage de la mer et sur les dunes et plages

LA FERMUTURE D'UNE VOIE À STATUTS PARTICULIERS

- Les digues et chemins de halage construits par l'État le long des cours d'eau domaniaux
- Les servitudes des passages de piétons sur le littoral (sur les terrains privés)
- Les véloroutes (art. L154-1 du Code de la voirie routière) et voies vertes (Décret n°2004-998 du 16 septembre 2004)
- Les voies DFCI (pistes de Défense de la Forêt Contre l'Incendie) sont de statut privé. Ces pistes, très nombreuses sur notre territoire en raison de son exposition forte au risque incendie, représentent un maillage important de voies dans le massif forestier. Leur condition d'ouverture est précisée dans les arrêtés préfectoraux définissant leur classement.

EN IMAGES

Ci-contre :
Voie DFCI à Mazaugues.
© Jean-Marc Prieur – PNR Sainte-Baume

Apprécier le territoire | P. 13
Agir concrètement | P. 21
Pour aller plus loin | P. 24

1.5 > Exceptions au principe d'interdiction de circuler hors-piste

LES VÉHICULES AUTORISÉS À CIRCULER

Le principe général d'interdiction mentionné dans l'article L362-1 du Code de l'environnement ne concerne pas certaines catégories de véhicules et de personnes au regard de leurs usages et aux motifs de leur circulation.

Le principe général d'interdiction formulé par la Loi n'est pas absolu. Au-delà de l'autorisation de passage pouvant être accordée de façon formelle par un propriétaire, ce principe est assorti de dérogations dont l'une est instituée à titre permanent, les autres étant exercées sous le contrôle de l'autorité administrative agissant dans le cadre des pouvoirs de police. Les cas dérogatoires identifiés par le législateur sont les suivants :

- ***Les véhicules utilisés pour une mission de service public*** ont une dérogation permanente au titre de l'article L362-2 al.1 du Code de l'environnement
- ***Les véhicules utilisés à des fins professionnelles*** de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels ont une dérogation sous contrôle de l'autorité de police au titre de l'art. L362-2 al.2 du Code de l'environnement :
  - Véhicules de chantier ayant fait l'objet d'une déclaration d'ouverture de chantier
  - Véhicules de secours et de prévention
  - Véhicules d'exploitation agricole et forestière pour les besoins de l'activité professionnelle

CAS DES PROPRIÉTAIRES CIRCULANT SUR LEURS TERRAINS

(art L362-2 al.2 du Code de l'environnement)

L'interdiction générale de circulation des véhicules à moteur en dehors des voies ouvertes à la circulation publique n'est pas opposable aux propriétaires ou leurs ayants droit circulant ou faisant circuler des véhicules à des fins privées sur leurs terrains.

Cette liberté se limite cependant à un usage à des fins privées et exclut un usage collectif ou rémunéré par des pratiquants de sports motorisés. Dans ce dernier cas, des autorisations spécifiques sont requises, comme pour la pratique en terrain aménagé.

ZOOM

LE PLAN DÉPARTEMENTAL DES ITINÉRAIRES DE RANDONNÉES MOTORISÉES (PDIRM) : UNE FAUSSE BONNE IDÉE ?

Relevant des Codes de l'environnement (art. L361-2) et du sport (art. L311-4), ce Plan a été prévu par le législateur qui donne compétence aux Départements pour l'élaborer en concertation (avec les membres de la Commission Départementale des Espaces Sites et Itinéraires (CDESI) relatifs aux sports de nature, et avec obligation d'entretien des itinéraires inscrits au Plan. Plus récemment s'est ajoutée une obligation d'évaluation de l'incidence environnementale du Plan Départemental des Espaces Sites et Itinéraires (PDESI) relatifs au sports de nature (Arrêté listes locales : L414-4 du Code de l'environnement).

Une expérience pilote initiée par le Pôle Ressources National des Sport de Nature a été menée dans quatre départements entre 2007 et 2012 et n'a abouti à la création d'aucun Plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée (PDIRM). De nombreux freins à la mise en œuvre de ces plans ont été identifiés : risque de « parcage» de la pratique, réelles difficultés face aux coûts d'entretien des itinéraires inscrits, contrôles difficiles à mettre en œuvre. L'échelle du département est bien souvent inappropriée. La logique de vallée ou de massif semble la plus opportune sur le terrain pour conduire à l'élaboration de règles de circulation cohérentes et partagées.

À NOTER

Des restrictions temporaires locales de circulation peuvent toutefois concerner cette catégorie de véhicules.

EN IMAGES

Page de garde : Les aiguilles de Valbelle, demoiselles coiffées au sein du paysage forestier de la forêt domaniale de Morières-Montrieux.

© Jean-Marc Prieur – PNR Sainte-Baume

CHAPITRE 2

APPRÉCIER LE TERRITOIRE

2.1 > Les espaces naturels du Parc de la Sainte-Baume

La Sainte-Baume demeure l'un des territoires ruraux et forestiers les plus remarquables de Basse-Provence, aux portes de grandes agglomérations. S'y côtoient résidents, agriculteurs, chasseurs, sportifs, promeneurs amoureux de nature et de patrimoine.

De manière générale, la diversité des habitats naturels et forestiers y est beaucoup plus élevée qu'ailleurs en Provence. Une attention particulière doit être portée en matière de réglementation de la circulation motorisée sur les secteurs et itinéraires suivants identifiés dans le Plan du Parc (cf. Charte 2018-2032).

EN IMAGES

Ci-contre :
En période estivale, des écogardes sont présents au sein des lieux les plus fréquentés du massif afin de sensibiliser les usagers à la préservation des espaces naturels et aux risques incendie.

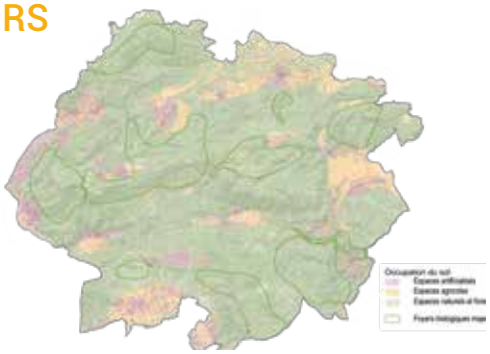
© Carole D'Antuoni – PNR Sainte-Baume.

LES ZONES À ENJEUX D'ORGANISATION DE LA FRÉQUENTATION

Parties de l'espace naturel du territoire recevant les plus fortes affluences de public et ciblées comme prioritaires pour l'action du Parc en faveur de l'accueil, elles comprennent notamment les sites naturels à forte et à très forte sensibilité, qui nécessitent des mesures de gestion adaptées à leur volume de fréquentation et à leur fragilité.

LES FOYERS BIOLOGIQUES MAJEURS

Sites les plus riches et les plus sensibles du Parc qui ont vocation à faire l'objet d'attentions particulières, ils ont été identifiés sur la base d'un croisement entre la richesse spécifique de leur faune et de leur flore (indice de biodiversité), le statut de protection de ces espèces (indice de patrimonialité) ainsi que les avis émis par les groupes d'experts lors de l'élaboration du diagnostic territorial partagé.



EN IMAGES

Ci-contre :
Carrefour de sentiers sur le GR98 à Cuges-les-Pins.

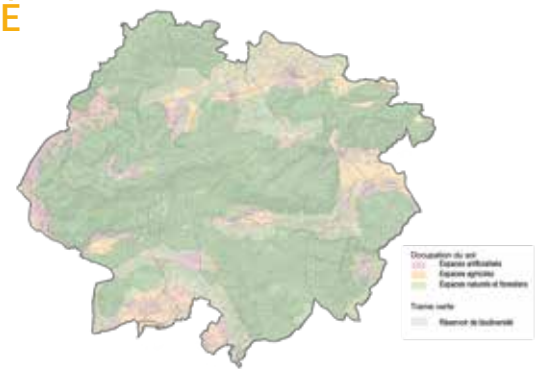
© Jean-Marc Prieur – PNR Sainte-Baume.

LES ITINÉRAIRES D'INTÉRÊT TERRITORIAL

Itinéraires conformes aux enjeux du projet de territoire, relevant d'une personne publique ou labélisés par la fédération délégataire.

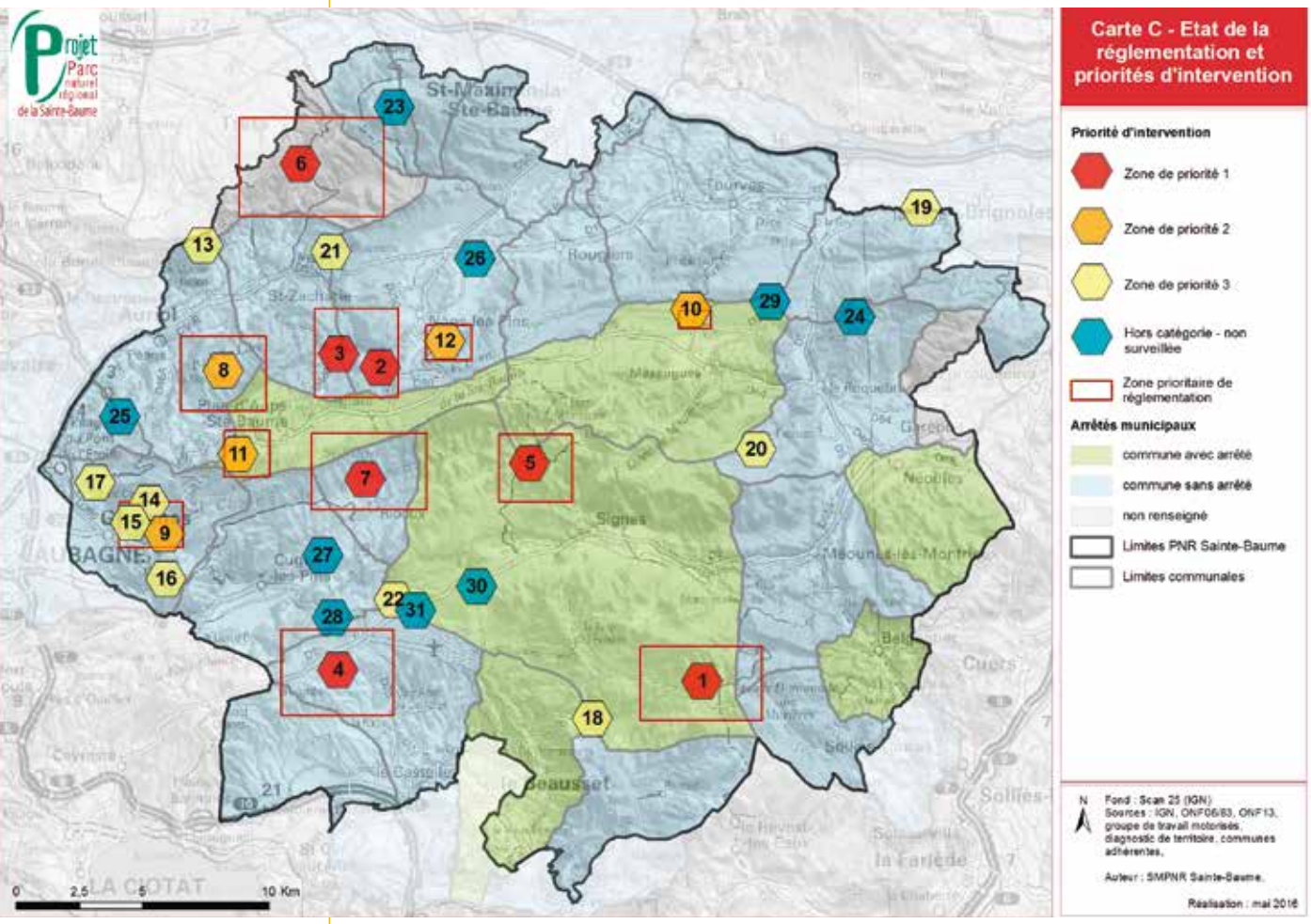
LES RÉSERVOIRS DE BIODIVERSITÉ

Espaces dans lesquels la biodiversité (ordinaire et remarquable) est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent vivre et effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement grâce notamment à une taille suffisante, qui permet d'abriter des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent ou qui sont susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations



d'espèces (définition donnée pour l'élaboration des « trames vertes et bleues »). Avec les corridors écologiques, ils prennent en compte les continuités écologiques terrestres et aquatiques.

Parmi ces quatre types de secteurs, des zones de pression motorisée ont fait l'objet d'une qualification et de croisements d'enjeux qui ont amené à une priorisation sur les évolutions éventuelles en termes de réglementation (cf. Annexe 2 pour plus de précisions).



Connaître et comprendre la réglementation | P. 7
Agir concrètement | P. 21
Pour aller plus loin | P. 24

2.2 > Réglementations par types d'espaces naturels

Les espaces naturels comportent des enjeux écologiques et une fragilité reconnus. De manière générale, la circulation peut donc y être restreinte et réglementée par décision locale, en complément des principes généraux d'interdiction.

De manière particulière, ces espaces peuvent intégrer des zonages pour la protection de l'environnement comportant ou non une réglementation spécifique de circulation.

ZONES AVEC RÉGLEMENTATION DE CIRCULATION

ESPACES NATURELS SENSIBLES DES DÉPARTEMENTS (ENS)

7070 ha dans le Var et 1180 ha dans les Bouches-du-Rhône. Remarquables par leur diversité biologique, ils sont par nature, fragiles, rares ou menacés (Parc départemental de Saint-Pons, Latay, Massif de Siou Blanc, Glacière de Pivaut, Parc et Château de Valbelle, La Brasque, Castillon…).

ARRÊTÉS PRÉFECTORAUX DE PROTECTION DE BIOTOPES (APPB)

Ils promulguent l'interdiction de certaines activités susceptibles de porter atteinte à l'équilibre biologique des milieux et/ou à la survie des espèces protégées y vivant :

- Morières-la-Tourne (pour l'Armérie de Belgentier)
- Ancienne carrière d'Evenos (pour la Lavatère maritime, le Chou de Robert, l'Ophrys de Provence et l'Ophrys miroir)

ZONES MILITAIRES

- Pic de Bertagne à Plan d'Aups
- Tourris au Revest

RÉSERVES BIOLOGIQUES DOMANIALES

Elles sont de deux types : dirigée ou mixte.

- Réserve biologique dirigée (RBD) de la forêt domaniale de la Sainte-Baume au Plan d'Aups Sainte-Baume, avec projet d'évolution en réserve biologique mixte (RBM)
- RBD de Valbelle à Méounes-lès-Montrieux

N.B : dans la forêt domaniale de la Sainte-Baume par exemple, lorsqu'une autorisation est délivrée, la circulation est limitée à 30 km/h.

ZONES D'ATTENTION PARTICULIÈRES

Si la circulation suit les règles générales, des informations spécifiques peuvent être données dans certains sites naturels et ainsi orienter les usagers vers de bonnes pratiques.

SITES NATURA 2000

- Massif de la Sainte-Baume
- Sainte-Baume occidentale
- Mont Caume – Mont Faron – Forêt domaniale des Morières

WWW.SAINTE-BAUME.N2000.FR

ZONES HUMIDES PRIORITAIRES DES SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE)

Toutes les zones humides : cours d'eau, mares, étangs.

ZONES NATURELLES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE, FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE (ZNIEFF)

Elles constituent une base essentielle d'identification des espaces à forte valeur biologique et permet d'améliorer la prise en compte de la biodiversité dans tous les projets : 4 ZNIEFF de type I et 21 ZNIEFF de type II concernent le territoire du Parc de la Sainte-Baume.

2.3 > Des milieux naturels exceptionnels mais fragiles

Le territoire de la Sainte-Baume héberge un patrimoine naturel de très haute valeur, en raison de son originalité et de sa diversité. La géologie et l'abondance remarquable de sources et rivières créent une succession de reliefs, plateaux, gorges et vallées accidentées créant des conditions écologiques uniques en leur genre.

Ce sont plus de 1500 espèces végétales, pour beaucoup endémiques, et quelque 219 espèces animales protégées, dont l'emblématique Aigle de Bonelli, que les hommes, par leur attachement à leurs terroirs et à leurs forêts, ont su préserver.

EN IMAGES

Ci-contre : Cistude d'Europe.

© Jean-Claude Tempier – CEN PACA.

UNE DIVERSITÉ DE MILIEUX QUI ABRITENT DE NOMBREUSES ESPÈCES REMARQUABLES ET PATRIMONIALES

EN IMAGES

Ci-contre : Branchipus schaefferi, Aigle de Bonelli, Diane.

© Jean-Claude Tempier – CEN PACA.

- **Les formations rocheuses** hébergent à la fois des rapaces prestigieux comme l'Aigle de Bonelli et un certain nombre de plantes endémiques (Sabline de Provence, Genêt de Lobel, Maillot de la Sainte-Baume, Semi-Apollon du Saint-Cassien, etc.)
- **Les milieux souterrains,** caractérisés par de nombreuses grottes, hébergent de nombreuses espèces de chauves-souris dont le Grand et le Petit Rhinolophe et le Minioptère de Schreibers
- **Les milieux aquatiques et les zones humides** (étangs, cours d'eau et leurs sources, mares temporaires, zones de tuf et de travertins) abritent plusieurs poissons patrimoniaux (Anguille d'Europe, Blageon et Barbeau méridional), la tortue Cistude, des gammares très rares *(Gammarus stupendus, Echinogammarus tabu),* l'Ecrevisse à pieds blancs, des insectes de grande valeur patrimoniale (papillons, libellules), des mammifères (Campagnol amphibie), des chauves-souris et oiseaux. Les berges et plans d'eau accueillent également des plantes patrimoniales comme le Nénuphar blanc, espèce exceptionnelle en France méditerranéenne
- **Les vieilles forêts** peu exploitées dont la forêt domaniale emblématique de la Sainte-Baume, avec leurs cortèges remarquables d'insectes et de chauves-souris, forment des écosystèmes forestiers peu répandus. Certaines espèces très rares appréciant les vieux arbres, comme la Barbastelle d'Europe, y sont présentes
- **Les milieux ouverts,** pelouses sèches, garrigues dégradées et crêtes hébergent des oiseaux et insectes patrimoniaux et offrent une grande diversité floristique
- **Les milieux agricoles** et leurs friches sont caractérisés par une flore et une faune remarquables (Lézard ocellé par exemple)

EN IMAGES

En bas à droite : Les étangs de Tourves.

© Jean-Marc Prieur – PNR Sainte-Baume.

Connaître et comprendre la réglementation | P. 7
Agir concrètement | P. 21
Pour aller plus loin | P. 24

SOYONS RESPECTUEUX DE NOS FORÊTS

Le milieu forestier représente près de 70% du territoire du Parc de la Sainte-Baume. Il est particulièrement sensible à la circulation motorisée.

Les incendies restent une problématique majeure tout au long de l'année et particulièrement pendant la période estivale. La dégradation des pistes et chemins forestiers causée par la circulation des VTM participe à l'augmentation du risque incendie en compromettant la rapidité d'intervention des véhicules de lutte contre le feu. Il convient de connaître la réglementation spécifique de chaque département concernant la protection des forêts contre l'incendie et les mesures restrictives d'accès aux massifs de juin à septembre (plus d'informations sur les sites internet des préfectures du Var et des Bouches-du-Rhône).

- **En dehors des voies ouvertes,** la circulation des VTM est interdite de fait. Mais lorsque cette interdiction n'est pas respectée, les effets sont particulièrement conséquents en milieu forestier : augmentation significative des phénomènes d'érosion des sols, écrasement de plantes protégées, dérangement de la faune sauvage.
- **En propriété privée,** même si par l'absence de clôture le massif forestier semble ouvert, les chemins peuvent appartenir à des propriétaires qui ne souhaitent pas ouvrir leurs voies à la circulation publique et sur lesquelles la circulation de VTM peut avoir des conséquences importantes sur leurs exploitations, et donc générer des incidences significatives sur leur activité économique.

EN IMAGES

Ci-contre : Lorsque le terrain est humide, le passage d'engins motorisés crée des ornières qui déstabilisent le sol et cela peut avoir des conséquences sur l'utilisation de ces pistes par leurs propriétaires.

© Jean-Marc Prieur – PNR Sainte-Baume.

2.4 > Pour rouler juste

CHOISIR LA BONNE ATTITUDE

Il est judicieux de suivre les conseils édictés par les acteurs publics, économiques ou associatifs. Il est recommandé aux pratiquants de rejoindre un club afin d'être informés et de respecter les codes de bonnes pratiques. La FFM, le CODEVER, l'UFOLEP et de nombreuses fédérations omnisports transmettent des messages en ce sens et comptent sur l'ensemble des pratiquants, associations, professionnels et concessionnaires pour promouvoir une pratique irréprochable et inscrite dans le respect de la réglementation.

EN PRATIQUE :

- J'utilise un véhicule homologué
- Je respecte le Code de la Route et notamment les panneaux matérialisant les interdictions
- Je ne circule pas hors-piste
- Je n'effectue pas de sortie nocturne
- Je me renseigne auprès de la mairie sur les voies ouvertes et les voies fermées à la circulation
- Je n'ouvre pas de voies sur la propriété d'autrui
- Je ne coupe pas les arbres gênant ma progression
- Je ne traverse une propriété privée qu'avec l'accord du propriétaire
- Je réduis significativement ma vitesse à la rencontre d'autres usagers
- Je n'effectue aucun balisage
- Je ne profite pas d'une manifestation sportive pour pratiquer sur une voie fermée à la circulation
- Je ne traverse pas de cours d'eau, ni de mares et ne circule pas sur les berges et dans les fossés
- En tant que pilote régulier, je pratique sur les circuits de sports motorisés autorisés
- J'adhère à un club

RESPECTER LA SIGNALISATION

Chaque panneau a sa propre signification et des incidences différentes sur la circulation. Un panonceau précisant l'arrêté municipal concerné peut compléter l'information réglementaire qui prend l'une des formes suivantes :

Panneau B0 qui signale les voies interdites à la circulation de tous les véhicules terrestres (véhicules motorisés mais aussi cycles, chevaux, etc.)

Panneau B7b qui signale les interdictions de circuler uniquement pour les véhicules à moteur

PILOTER SANS OUBLIER…

EN IMAGES

Ci-contre : Même à vitesse réduite le port du casque est obligatoire !

© Nadine Doerlé – Pixabay.

L'OBLIGATION D'ASSURANCE

Toute personne physique ou morale dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages corporels ou matériels causés à des tiers par un véhicule terrestre à moteur doit être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité (Loi n°58-208 du 27 février 1958 instituant une obligation d'assurance en matière de circulation des VTM).

LA RÉDUCTION DES NUISANCES SONORES

Les véhicules à moteur ne doivent pas émettre de bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers de la route et aux riverains. Le moteur doit être muni d'un dispositif d'échappement silencieux en bon état de fonctionnement. Toute opération tendant à supprimer ou réduire l'efficacité de ce dispositif est interdite (Art. R318-3 Code de la route).

LES ÉQUIPEMENTS DE PROTECTION INDIVIDUELLE

Les matériels et les équipements doivent être conformes à la réglementation en vigueur et bien entretenus (Art. A322-48 du Code du sport). Le port du casque homologué pour le conducteur et le passager est obligatoire (Art. R431-1 du Code de la route).

LA PUBLICITÉ

Il est interdit de faire toutes sortes de publicité directe ou indirecte présentant un véhicule en situation d'infraction aux dispositions des textes légaux et réglementaires.

Connaître et comprendre la réglementation | P. 7
Agir concrètement | P. 21
Pour aller plus loin | P. 24

EN IMAGES

Ci-contre :
Les espaces naturels sont utilisés par de multiples activités de loisirs. Pour la sécurité de tous, il est essentiel que chacun respecte les règles.

© Lilian Martorell – Photothèque : sportsdenature.gouv.fr

LE CONTRÔLE DE LA RÉGLEMENTATION

Orientations de l'instruction gouvernementale du 13/12/11 (n°2011/24 du 10/01/12 ; page 401) :

Les agents habilités à rechercher et à constater les infractions doivent dresser un procès-verbal lorsqu'ils constatent la circulation d'un véhicule en dehors d'une voie ou sur une voie fermée à la circulation des véhicules à moteur.

- Lorsqu'il s'agit d'une voie publique ou d'un chemin rural, le caractère fermé résulte impérativement de l'installation d'un panneau d'interdiction suite à une mesure de police
- Lorsqu'il s'agit d'une voie privée, il est demandé aux agents de constater les infractions prioritairement dans les situations pour lesquelles l'interdiction est claire sachant que les voies empruntées ne constituent pas de fait des voies ouvertes à la circulation. Celles pouvant être concernées par les contrôles sont celles sur lesquelles le propriétaire a marqué sa volonté de restreindre l'accès par un dispositif physique

ZOOM

Le constat des infractions et les compétences de chacun.

Les personnes habilitées à constater les infractions et à dresser les procès-verbaux sont les agents :

- De la Gendarmerie nationale
- De Police municipale
- De l'Office National des Forêts (ONF)
- De l'Office Français pour la Biodiversité (OFB)
- D'établissements publics ou collectivités territoriales, commissionnés au titre de la protection de l'environnement

LES RISQUES ENCOURUS ET SANCTIONS PÉNALES

Tout contrevenant au principe d'interdiction est passible d'amende (catégorie 4 -135 € à catégorie 5 - 1500 € selon les cas), éventuellement assortie d'une immobilisation ou d'une saisie de son véhicule (art.131-14 du Code pénal) pour une durée pouvant aller jusqu'à 6 mois, ou d'une condamnation au paiement des frais nécessaires à la remise en état des lieux.

EN IMAGES

Page de garde :
Au niveau des parkings de départ de chemins, des panneaux d'informations peuvent être installés afin de rappeler la réglementation. Il s'agit d'un bon outil à disposition des communes pour sensibiliser les usagers.

© Jean-Marc Prieur – PNR Sainte-Baume.

CHAPITRE 3

AGIR CONCRÈTEMENT

3.1 > Le rôle du maire

La loi reconnaît le rôle primordial des maires, qui par leur connaissance du terrain, sont les mieux à même de concilier, sur un territoire, protection des milieux naturels, qualité de vie des habitants et développement économique de la commune.

Le maire a pour première mission de faire respecter la législation en vigueur. Pour ce faire, il convient de prendre toutes mesures de prévention et d'information du public, notamment par voie d'affichage, mais également de constater ou faire constater et sanctionner toute infraction aux dispositions légales et réglementaires.

Le maire a également pour rôle d'arbitrer les conflits éventuels qui opposent entre eux des habitants ou des usagers, aux intérêts divergents sur l'utilisation des chemins et plus largement sur la circulation des VTM. Pour cela, il dispose après concertation de moyens réglementaires (à combiner ou à bien utiliser séparément) :

- Interdire par arrêté motivé au titre de l'article 2213-4 du CGCT
- Ouvrir des terrains pour la pratique de sports motorisés au titre de l'article L362-3 du Code de l'environnement sous réserve de l'autorisation prévue aux articles L421-2 et R421-19 du Code de l'urbanisme
- Donner son avis selon l'article L411-7 du Code de la route sur l'organisation d'une épreuve sportive comportant des VTM

3.2 > Une méthode de travail de référence dans le Parc des Landes de Gascogne

Une expérimentation a été menée auprès de cinq communes du Parc entre 2005 et 2014. Initiée à Biganos en 2005, puis modélisée en 2007, elle a ensuite été étendue à d'autres communes volontaires de façon coordonnée et concertée. Au regard des éléments de leurs diagnostics communaux, des résultats issus de leurs concertations et des réalités locales, elles ont estimé nécessaire de réglementer la circulation motorisée sur leur territoire par la prise d'arrêtés municipaux motivés.

ÉTAPE 1 : CONNAÎTRE LE DIAGNOSTIC

CONNAÎTRE LE PATRIMOINE DES VOIRIES DE SA COMMUNE

À partir d'un **plan** informatique, il s'agit de distinguer les voies ouvertes et les voies fermées à la circulation de fait, c'est-à-dire de par leur nature juridique ou physique : Cette voie est-elle départementale ou communale ? Ce chemin est-il privé ? Est-ce un chemin rural de la commune ou une piste DFCI ou un chemin d'exploitation ? Identifier le statut juridique des différentes voies empruntées par les usagers est la première étape incontournable.

- Chaque mairie dispose, a priori, d'une liste de sa voirie communale. La connaissance fine des chemins ruraux est en revanche plus délicate. Le document de référence est **le tableau récapitulatif des chemins ruraux.** Il mentionne le numéro d'ordre de chaque chemin, son appellation, sa longueur et sa largeur, l'origine de son classement et l'usage dédié. Ce tableau est annexé à une délibération d'un conseil municipal.
- Enfin, les **voies privées** doivent faire l'objet d'un examen attentif pour connaître celles restant ouvertes à la circulation et celles fermées par leurs propriétaires et signalées par un dispositif adéquat.
- Cet ***état des lieux*** permet d'éditer un plan avec les voies ouvertes et les voies fermées à la circulation avant concertation.

CONNAÎTRE LA FRÉQUENTATION ET LA SENSIBILITÉ DES ESPACES NATURELS

Il s'agit de définir précisément des zones concernées par les milieux remarquables sur sa commune. La prise en compte **des foyers biologiques majeurs et/ou des réservoirs de biodiversité** inscrits au Plan du Parc s'impose en premier lieu. Il s'agira également de prendre en considération **les zones à enjeux d'organisation de la fréquentation et les paysages remarquables.** Pour cela, ne pas hésiter à faire appel aux données cartographiques locales, disponibles auprès de l'équipe du Parc.

À NOTER

Cette démarche s'inscrit dans la durée et croise des domaines complémentaires. Au regard de la technicité du sujet, il est judicieux que le maire puisse s'appuyer sur ses adjoints en charge de la forêt, de la voirie de l'environnement ou de l'urbanisme. L'expérience montre que l'identification d'un élu référent sur le sujet de la circulation des VTM permet un suivi régulier sur le terrain et avec les acteurs. Cela permet également d'assurer la cohérence des actions enclenchées successivement.

EN IMAGES

Ci-contre : Journée découverte à la bergerie de Siou Blanc à Signes. Lors d'événements rassemblant un nombre important de personnes, il est nécessaire de prévoir un lieu de rendez-vous adapté. Ces précautions permettent de limiter l'impact sur les milieux naturels.

© Jean-Marc Prieur – PNR Sainte-Baume.

À NOTER

Les cartes IGN, Michelin ou d'autres éditeurs n'ont aucune valeur juridique. Le cadastre, lui, peut être un document de référence, mais rarement suffisant.

Chaque commune peut ainsi établir une cartographie des espaces à enjeux et un inventaire des ressources, auxquels s'ajoutent le patrimoine des voiries et éventuellement les terrains de loisirs aménagés et les itinéraires de randonnée présents sur la commune et sur les communes voisines.

ÉTAPE 2 : PRÉVENIR LES CONFLITS – UN TRAVAIL DE CONCERTATION

IDENTIFIER LES SOURCES DE CONFLITS AVÉRÉS ET POTENTIELS

Elles peuvent être multiples : nuisance sonore, pollution, danger pour les autres usagers, dégradation de la flore, dérangement de la faune, etc. Elles participent à communiquer une mauvaise image de l'ensemble des pratiquants, sans distinction entre pratiques légales et illicites. Il faut caractériser la cause réelle du conflit avant de tirer des conclusions hâtives.

ENQUÊTE, RENCONTRE DES USAGERS ET RÉUNIONS LOCALES ÉLARGIES SONT LES OUTILS ADÉQUATS

Les temps d'animation et d'écoute sont indispensables localement. Le plan réalisé en étape 1 permet, quand il est ouvert sur table, d'identifier les zones de conflits existants ou potentiels. Les avis peuvent être divergents mais les intérêts peuvent se rejoindre sur l'état des connaissances du « terrain ».

La collaboration avec les acteurs locaux est nécessaire pour agir raisonnablement à l'échelle locale : le Parc naturel régional de la Sainte-Baume, les propriétaires forestiers, les gestionnaires d'espaces naturels, les usagers, les prestataires ou les représentants des activités motorisées, les ACCA, les AAPPMA, les associations de protection de l'environnement, les associations ou établissements publics de tourisme... Il est également pertinent de prendre contact avec les communes voisines pour échanger sur la continuité des voies ouvertes à la circulation ou sur le statut des voies connexes afin de garantir une continuité dans la traversée des communes.

INFORMATION ET SENSIBILISATION DES HABITANTS ET DES PRATIQUANTS

Une campagne d'information permet d'expliquer les droits et devoirs de chacun. Elle peut être organisée d'autant plus aisément quand il possible de porter à connaissance les voies ouvertes et fermées à la circulation, suite aux étapes précédentes. Les conditions de circulation des différents types de véhicules, y compris les dérogations et les ayants droit, seront mieux comprises.

L'affichage en commune, les articles sur les bulletins municipaux ou en ligne sur les sites internet, un tract simple et clair seront bienvenus. Une Charte de bonne conduite est toujours appréciée (cf. partie 2.4). Un document ayant été réalisé à l'échelle nationale par l'ONF est également cité à titre d'exemple dans la rubrique ressources (voir p.28).

ÉTAPE 3 : ADAPTER - ÉTUDIER L'INTÉRÊT D'UNE RÉGLEMENTATION NOUVELLE

La prise d'un arrêté réglementant la circulation motorisée n'est pas une obligation, ni une fin en soi. La concertation élargie peut faire émerger des demandes motivées de fermer une ou des voies ouvertes à la circulation. La volonté municipale et les avis des acteurs doivent être énoncés avant l'action. Ils peuvent rejoindre parfois des intérêts convergents : valoriser des chemins existants, réduire les dépôts sauvages, tranquilliser des secteurs habités, éviter une pénétration en milieu fragile, permettre in fine une (ou des) traversée(s) de la commune en VTM.

CONCEVOIR ET PRENDRE UN ARRÊTÉ MUNICIPAL ET SON PLAN ANNEXÉ

Si la prise d'un arrêté peut être le seul fait du maire, il est certain que sa conception et la construction du plan annexé (qui définit les voies fermées à la circulation par cette mesure de police) doivent faire l'objet d'une concertation et d'une acceptation la plus large possible, notamment en conseil municipal. En effet, une délibération expliquant la démarche ayant conduit à la prise d'un arrêté peut présenter un réel intérêt pédagogique local. Elle n'est pas obligatoire. La concertation avec les communes voisines permet d'assurer une continuité des chemins ouverts à la circulation ou à l'inverse, des interdictions sur les secteurs sensibles.

Un conseil juridique est indispensable pour la rédaction finale de l'arrêté.

LES FONDEMENTS JURIDIQUES DE L'ARRÊTÉ

Selon l'article L2213-4 du CGCT, « le maire peut interdire la circulation des véhicules dès lors que cette dernière compromet la tranquillité publique ou la qualité de l'air, la protection des espèces animales et végétales, la protection ou la mise en valeur des espaces naturels, des paysages et des sites ». Les fondements juridiques de l'arrêté sont donc très larges et permettent aux autorités locales d'agir concrètement.

Toujours selon le même article, « la circulation peut être interdite ou réglementée sur des voies, des portions de voies ou sur certains secteurs de la commune ». Ainsi, des voies normalement ouvertes à la circulation publique peuvent être interdites d'accès sur ce fondement (exemple : les chemins ruraux).

À NOTER

Au regard de l'arsenal juridique disponible, y compris la jurisprudence, une fermeture générale de toutes les voies n'est pas recevable.

LES CONDITIONS DE LÉGALITÉ DE L'ARRÊTÉ

Bien que ces conditions de légalité relèvent du droit administratif général, la jurisprudence a rappelé que :

- L'arrêté doit être suffisamment motivé
- L'arrêté doit désigner précisément les chemins, voies et secteurs concernés par l'interdiction
- Un plan doit être annexé à l'arrêté
- L'arrêté ne doit pas prononcer d'interdiction générale et absolue. Les restrictions doivent donc être proportionnées

EXIGENCE DE MATÉRIALISATION

Dans le cas de fermeture à la circulation des véhicules à moteur de voies normalement ouvertes à la circulation publique, celles-ci devront être matérialisées en conséquence par la pose de panneaux de signalisation routière normés à chaque accès aux voies concernées.

ÉTAPE 4 : ÉVALUER - PARTICIPER AU SUIVI

À l'échelle du Parc ou de secteurs infra pertinents, intercommunaux par exemple, il s'agira de suivre l'évolution des pratiques et des conflits, en permettant l'échange des données et en évaluant la pertinence des outils retenus pour éventuellement les adapter. Le suivi nécessite une mise à jour régulière de l'état des lieux, que l'utilisation d'un Système d'information géographique (SIG) favorise.

L'enquête d'opinion est un outil complémentaire. Les pratiquants, les professionnels du tourisme, les sylviculteurs, les agriculteurs, les riverains et les associations seront de nouveau consultés (liste à adapter au territoire concerné).

Il s'agira également de faciliter les échanges d'information avec les forces de police de la nature et de définir, en concertation, les secteurs prioritaires d'intervention des agents assermentés, là où les milieux naturels sont particulièrement sensibles et où des infractions dommageables sont connues.

Les rencontres et la sensibilisation des différentes forces de police permettent également des échanges fructueux et une coordination des actions, voire l'organisation de patrouilles sur les secteurs identifiés.

Il conviendra d'assurer le suivi et l'entretien des panneaux et de maintenir des liens permanents avec les prestataires et les représentants des pratiques motorisées sur le territoire.

3.3 > Solliciter l'accompagnement du Parc naturel régional de la Sainte-Baume

Dans la Charte du Parc, la mesure 33 dresse les différentes actions qui peuvent être menées pour maîtriser la circulation motorisée en espace naturel. Elles portent notamment sur :

- La régulation de la circulation des véhicules terrestres à moteur dans les espaces naturels
- L'accompagnement technique et juridique des communes
- L'organisation d'une gestion concertée des loisirs motorisés sur le territoire

Cette mesure vise une action globale à l'échelle du Parc, abordant simultanément les aspects réglementaires, le partage de connaissances entre gestionnaires, l'information et la sensibilisation du public, la conciliation des usages, la surveillance et la répression le cas échéant. Les premières actions d'ordre réglementaire doivent permettre la préservation des zones à enjeux prioritaires (zones de priorité 1 et 2, identifiées en annexe 2 du présent document).

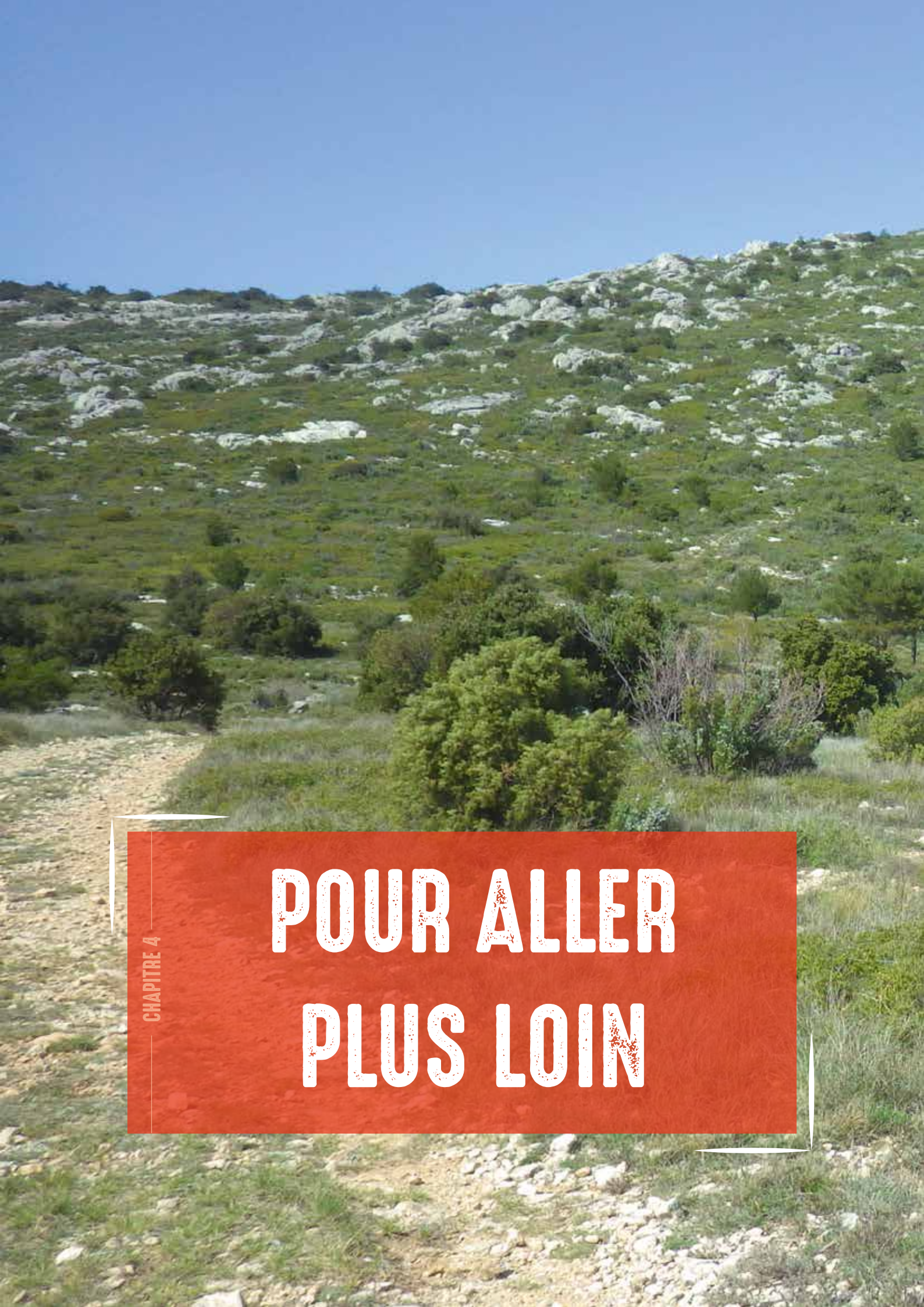
EN IMAGES

Page de garde : Paysage de la Sainte-Baume à Cuges-les-Pins.

© Jean-Marc Prieur – PNR Sainte-Baume.

ZOOM

Ma commune souhaite mettre en œuvre la démarche proposée dans le guide et s'engager dans l'organisation de la circulation motorisée en espace naturel. Le Parc naturel régional de la Sainte-Baume est à votre écoute.



CHAPITRE 4

POUR ALLER PLUS LOIN

4.1 > Les circuits, terrains et parcours permanents

Selon l'article R331-21 du Code du sport, les lieux de pratique dédiés aux loisirs motorisés sont définis de la manière suivante :

EN IMAGES

Ci-dessus : Exemple d'une manifestation sportive encadrée permettant une pratique sécurisée et respectueuse des enjeux écologiques du territoire.

© Pixabay.

*a) Un « **circuit** » est un itinéraire fermé qui peut être parcouru plusieurs fois sans être quitté. Il ne peut emprunter que des voies fermées, de manière permanente ou temporaire, à la circulation publique. Son tracé est délimité par des bordures, talus ou bandes de rives ou par tout autre moyen. Son revêtement peut être de différentes natures, telles qu'asphalte, béton, terre naturelle ou traitée, herbe, piste cendrée, glace. Un même circuit peut comporter plusieurs natures de revêtement ;*

*b) 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 ;*

*c) Un « **parcours** » est un itinéraire non fermé, allant d'un point de départ à un point d'arrivée distinct, empruntant des voies non ouvertes ou temporairement fermées à la circulation publique et sur lequel le départ est donné individuellement aux concurrents ;*

*d) Un « **parcours de liaison** » est un itinéraire non fermé, allant d'un point de départ à un point d'arrivée distinct, empruntant des voies ouvertes à la circulation publique sur lesquelles les participants respectent le code de la route.*

Ces lieux permettent une pratique en toute sécurité du moto-cross, quad, buggy ou trial selon les cas. Concernant les terrains et circuits, qu'ils soient publics, privés ou associatifs, au titre du Code du sport (art. R331-37 et R331-35), ils doivent nécessairement être :

- ***autorisés et déclarés,*** permis délivré par le maire (ou le préfet pour les communes sans document d'urbanisme) selon la procédure du permis d'aménager relevant du Code de l'urbanisme (art. L.442.1)
- ***homologués*** (dans le cas des circuits seulement) par le préfet après passage d'une commission départementale d'homologation (validité de 4 ans, renouvelable). Dans ce cas, le projet devra également faire ***l'objet d'une évaluation d'incidence,*** si le circuit est concerné par le périmètre d'un site Natura 2000 (art. R.414-19, 23°et 24° du Code de l'environnement)
- ***l'objet au cas par cas d'une étude d'impacts,*** ainsi que d'une enquête publique selon les formes définies par le Code de l'environnement.

4.2 > Les manifestations

À NOTER

Une manifestation qui regroupe moins de 200 autos ou de 400 motos est soumise au régime de déclaration. Au-dessus de ces seuils, elle est soumise au régime d'autorisation (art. R331-18 du Code du sport).

Les manifestations sportives motorisées sur ou en dehors des voies ouvertes à la circulation publique sont soumises à déclaration ou à autorisation préfectorale. L'avis des collectivités et gestionnaires (Département, ONF, Parc) est également sollicité pour instruire ces demandes.

Selon leur forme et leur dimensionnement, les compétitions peuvent être soumises à une étude d'évaluation des incidences Natura 2000. Elle est systématique pour les manifestations se déroulant hors des voies ouvertes à la circulation publique (art. R331-17 à R331-44 du Code du sport).

Les cas des concentrations se déroulent sur la voie publique dans le respect du code de la route et imposent aux participants un ou plusieurs points de rassemblement ou de passage. Ces grands rassemblements sont dépourvus de tout classement.

4.3 > Les randonnées motorisées

Ce sont les randonnées touristiques sur des voies ouvertes à la circulation, en petits groupes, sous l'égide d'un organisateur, personne physique ou morale assurée (club, structure prestataire, travailleur indépendant déclaré). Les parcours sont préalablement reconnus et ne sont pas balisés. Depuis 2010, le label « CODEVER Attitude » vise à améliorer l'organisation et l'image de ces randonnées au travers d'un cahier des charges fourni aux organisateurs. D'autres associations (FFM, UFOLEP et autres fédérations omnisports) ainsi que certaines DDCS ont également édité ce type de code de bonne conduite.

4.4 > Les pratiques encadrées contre rémunération

Le métier d'éducateur sportif fait partie des professions réglementées. L'annexe II-1 du Code du sport relative à l'arrêté du 9 mars 2020 fixe la liste des diplômes autorisant l'encadrement des pratiques motorisées contre rémunération : BP JEPS spécialité sport automobile, DE JEPS ou DES JEPS mention motocyclisme, DE JEPS toutes mentions sport automobile, CQP guide de véhicules terrestres motorisés, CQP initiateur en motocyclisme.

Les actualisations de la réglementation relative aux éducateurs sportifs sont consultables sur le site du Pôle Ressource National des Sports de Nature (PRNSN) à l'adresse :

HTTP://WWW.SPORTSDENATURE.GOUV.FR

4.5 > La boîte à outils

A titre d'exemple, certains outils d'informations et de sensibilisation à destination du grand public peuvent compléter les actions d'organisation sur le terrain de la circulation des VTM :

- un guide de bonnes pratiques à destination du grand public
- des panneaux d'information et de sensibilisation implantés localement
- une exposition à vocation pédagogique
- une page internet dédiée à la démarche
- une cartographie communale des voies de circulation

EN IMAGES

Ci-contre : La vigilance est requise concernant les randonnées motorisées. La commune doit veiller au respect des autorisations. Un cahier des charges existe et peut être soumis aux organisateurs.

© Lilian Martorell – Photothèque : sportsdenature.gouv.fr

Connaître et comprendre la réglementation | P. 7
Apprécier le territoire | P. 13
Agir concrètement | P. 21

RESSOURCES COMPLÉMENTAIRES

> Docuthèque ..... p. 28
> Glossaire et acronymes ..... p. 29
> Remerciements ..... p. 29
> Annexes ..... p. 30
Annexe 1 - Arrêté municipal type ..... p. 30
Annexe 2 - Propositions de réglementation complémentaire ..... p. 31

EN IMAGES

Ci-dessus : La circulation motorisée est réglementée, cela doit être respecté afin que l'ensemble des usagers puissent profiter sereinement des espaces naturels.

© Alain Séguy - Codever.

Docuthèque

- Loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels et portant modification du code des communes
- Circulaire du 6 septembre 2005 relative à la circulation des quads et autres véhicules à moteur dans les espaces naturel
- Références législatives issues des Code Général des Collectivités Territoriales, Code du sport, Code de l'environnement, Code forestier, Code de l'urbanisme, Code rural, Code de la route, Code de la voirie routière
- Étude de cas : le développement maîtrisé des sports de nature dans les Parcs naturels régionaux - Fédération nationale des Parcs / Ministère de la Santé de la Jeunesse et des Sports – 2007
- Guide pratique et juridique pour une meilleure régulation de la circulation des véhicules terrestres motorisés en forêt et dans les espaces naturels - Parc des Landes de Gascogne – 2014
- Guide Informations et réglementation – La circulation des véhicules terrestres à moteur dans les espaces naturels – Parc Loire Anjou Touraine – 2017
- Guide juridique et technique – La circulation des engins motorisés dans les espaces naturels – Parc des ballons des Vosges – 2016
- Fiche Pratique Conseil réglementation – Les sports de nature : les véhicules terrestres à moteur – DDCS Côte d'Or – 2013
- La circulation des véhicules motorisés dans les espaces naturels – ONF – 2018
- Circulation motorisée dans les espaces naturels : comment se repérer – ONCFS 69 – 2010

Glossaire et acronymes

AAPPMA	Association agréée de pêche et de protection des milieux aquatiques
ACCA	Association communale de chasse agrée
APPB	Arrêté préfectoral de protection de biotope
APPMA	Association agréée de pêche et de protection des milieux aquatiques
BPJEPS	Brevet professionnel de la jeunesse et de l'éducation populaire et du sport
CDESI	Commission départementale des espaces sites et itinéraires
CDOS	Comité départemental olympique et sportif
CGCT	Code général des collectivités territoriales
CODEVER	Collectif de défense des loisirs verts
CQP	Certificat de qualification professionnelle
DDCS / DRCS	Direction départementale/ régionale de la cohésion sociale
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DE JEPS	Diplôme d'État jeunesse éducation populaire et sport
DES JEPS	Diplôme d'État supérieur jeunesse éducation populaire et sport
EDP	Engin de déplacement personnel
ENS	Espace naturel sensible
FDC	Fédération des chasseurs
FFM	Fédération française de motocyclisme
OFB	Office français pour la biodiversité
ONCFS	Office national de la chasse et de la faune sauvage
ONF	Office national des forêts
PDESI	Plan départemental des espaces sites et itinéraires
PDIPR	Plan départemental des Itinéraires de promenade et de randonnée
PDIRM	Plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée
Piste DFCI	Piste de Défense de la forêt contre les incendies
PRNSN	Pôle ressource national des sports de nature
RBD	Réserve biologique dirigée
RBM	Réserve biologique mixte
SAGE	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
SIG	Système d'information géographique
UFOLEP	Union française des œuvres laïques d'éducation physique
VTM	Véhicule terrestre à moteur
VTT	Vélo tout terrain
ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique

Remerciements

Nous tenons à adresser nos remerciements au Parc naturel régional des Landes de Gascogne et notamment Bruno Lafon, élu, et Frédéric Gilbert, technicien, pour les échanges d'expériences partagés, les conseils transmis et la mise à disposition du guide pratique et juridique du Parc qui a servi de référence pour l'élaboration de ce document. Nous tenons également à remercier l'ensemble de nos partenaires membres du groupe de travail - Départements du Var et des Bouches-du-Rhône, DDTM, DRCS et DDCS, ONCFS, OFB, ONF, Gendarmerie, CDOS, FFM, CODEVER, FDC et Conseil de Parc - qui ont contribué à la réalisation de ce guide.

Annexe 1

Arrêté municipal type réglementant l'accès à certaines voies, portions de voies

(Extrait de la Circulaire du 6 septembre 2005 dite Circulaire OLIN relative à la circulation des quads et autres véhicules à moteur dans les espaces naturels)

Le Maire,

VU le code de l'environnement ;
VU le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment ses articles L.2212-1, L.2212-2, L.2213-4 ;
VU le code de la route ;
VU le plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée ;
VU le plan de circulation approuvé par le conseil municipal en date du .. / .. / 202. ;
VU l'avis du Conseil municipal du .. / .. / 202. aux termes duquel … ;

CONSIDERANT qu'aux termes de l'article L.2213-4 du Code général des collectivités territoriales précité, le maire peut interdire, par arrêté motivé, 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 est de nature à compromettre la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ;

CONSIDERANT que la forêt « du Parmont » définie au PLU comme espace boisé classé et la tourbière de « Sachey » identifiée à l'inventaire ZNIEFF de type I figurent parmi les espaces naturels remarquables de la commune ;

CONSIDERANT que les espèces animales présentes dans ces espaces sont dérangées par la circulation des véhicules à moteur à certaines périodes de l'année, notamment pendant leur période de reproduction ;

CONSIDERANT que la circulation des véhicules motorisés et la traversée du territoire communal ne s'en trouveront pas empêchées par ailleurs, compte tenu des autres voies existantes ouvertes à la circulation publique ;

ARRETE

Article 1er : La circulation des véhicules à moteur est interdite sur les voies suivantes de la commune :
- le chemin rural n°4 allant des parcelles B 25 à B 31 entre le 15 mai et le 15 novembre, inclus
- le chemin rural dit « du grand bougre » sur tout son tracé entre le 15 mai et le 15 novembre, inclus.

Article 2 : Par dérogation aux dispositions de l'article 1er, cette interdiction ne s'applique pas aux véhicules utilisés pour remplir une mission de service public et à ceux utilisés à des fins professionnelles d'exploitation et d'entretien des espaces naturels sauf pendant la période allant du 1 er Août au 15 novembre inclus.

Article 3 : L'interdiction d'accès aux voies mentionnées à l'article 1er sera matérialisée à l'entrée de chaque voie par un panneau de type B0 ou B7B.

Article 4 : Le fait de contrevenir aux interdictions de circulation fixées par le présent arrêté est passible des sanctions pénales et administratives prévues par l'article R. 362-1 du code de l'environnement, à savoir :
- une amende prévue pour les contraventions de 5 ème classe (jusqu'à 1 500 €) ;
- une immobilisation administrative ou judiciaire du véhicule.

Article 5 : Le présent arrêté peut être déféré devant le tribunal administratif de …… dans un délai de deux mois à compter de sa publication. Il peut également faire l'objet d'un recours gracieux dans les mêmes conditions de délai.

Article 6 : Le présent arrêté sera publié et affiché en Mairie et en tout lieu qui sera jugé utile.

Article 7 : Une copie du présent arrêté sera adressée à :
- Monsieur le Préfet de … ;
- Monsieur le Chef de brigade de la Gendarmerie de … ;

Fait à …… , le .. / .. / 202. Le Maire

Annexe 2

Propositions de réglementation complémentaire proposée dans les zones de pression motorisée prioritaires dans le Parc naturel régional de la Sainte-Baume (Document extrait des annexes de la Charte du Parc 2018-2032)

MÉTHODE DE QUALIFICATION DES ZONES PAR CROISEMENT DES ENJEUX

QUALIFICATION DE LA PRESSION DE CIRCULATION :

Proposition des agents en charge des opérations de police au regard du programme annuel de surveillance et des infractions relevées. 4 catégories : très forte, forte, modérée et non soumise à surveillance (propriété privée).

QUALIFICATION DES ENJEUX SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX :

- **Zone à enjeux très forts :** se situe simultanément dans ou à proximité immédiate d'un foyer biologique majeur et dans une zone à enjeux d'organisation de la fréquentation ou sur un itinéraire de randonnée d'intérêt territorial
- **Zone à enjeux forts :** se situe soit dans ou à proximité immédiate d'un foyer biologique majeur, soit dans une zone à enjeux d'organisation de la fréquentation, soit sur un itinéraire de randonnée d'intérêt territorial
- **Zone à enjeux modérés :** se situe en réservoir de biodiversité et hors d'un foyer biologique majeur, d'une zone à enjeux d'organisation de la fréquentation ou d'un itinéraire de randonnée d'intérêt territorial

MÉTHODE DE PRIORISATION DE L'ACTION

- **Zones de priorité 1 :** zone cumulant soit une pression de circulation très forte et des enjeux forts à très forts, soit une pression de circulation forte et des enjeux très forts
- **Zones de priorité 2 :** zone cumulant soit une pression de circulation modérée et des enjeux très forts, soit une pression de circulation forte et des enjeux forts, soit une pression de circulation très forte et des enjeux modérés
- **Zones de priorité 3 :** zone cumulant soit des enjeux forts et une pression motorisée modérée, soit des enjeux modérés et une pression modérée à forte
- **Zones non concernées par la réglementation :** zones situées en propriété privée. Peuvent être concernées par les actions de médiation territoriale en fonction des enjeux identifiés

IDENTIFICATION DES ZONES DE PRESSION DE PRIORITÉ 1 ET 2 POUR UNE RÉGLEMENTATION COMPLÉMENTAIRE

Sous réserve d'une vérification foncière de terrain permettant de confronter statut juridique et caractère ouvert des voies proposées, l'engagement des communes à réglementer portera sur les voies listées ci-dessous ; l'ensemble des voies réglementées fera alors l'objet d'une information au public (cf. paragraphe 1.4 du présent guide).

N°	Commune	Zones de pression motorisée	Sources	Foncier	Enjeux	Pression	Priorité
1	Signes	Plateau de Siou Blanc	GT	FD / FC / ENS	3	3	1
2	Nans les Pins	Vallon de Castelette	GT	FD / ENS	3	2	1
3	Saint Zacharie	La Taurelle	GT	FD	3	2	1
4	Le Castellet	Castillon	GT	ENS	3	2	1
5	Signes	Vallon du Latay	Diagnostic	ENS	3	2	1
6	Trets	Ermitage St Jean du Puy	GT + autre	FC / privé	3	2	1
7	Riboux	Pistes DFCI et communales	Commune	FC / privé	2	3	1
8	Auriol	Bois de la Lare	GT + autre	FC	2	2	2
9	Gemenos	Barres St Martin	Commune	ENS	3	1	2
10	Mazaugues	Terres Rouges	Commune	FC/ privé	3	1	2
11	Plan-d'Aups	Tour de Cauvin - La Brasque	GT + autre	FC / ENS / privé	3	1	2
12	Nans les Pins	Ancien Camping et FD	Commune	FC / Etat	3	1	2

Les détails cartographiques de chacune des zones sont disponibles en annexe de la Charte du Parc.

Parc naturel régional de la Sainte-Baume

Nazareth · 2219 CD80 · Route de Nans
83640 Plan d'Aups Sainte-Baume
04 42 72 35 22 · tiphaine.fermi@pnr-saintebaume.fr
www.pnr-saintebaume.fr

@pnrsaintebaume

Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur
Liberté • Égalité • Fraternité République Française
Département Bouches du Rhône
Var Le Département
Métropole Aix Marseille Provence
Communauté de Communes Vallée du Gapeau
Agglomération Provenceverte
La Provence, territoire d'excellence ! Sud Sainte Baume Communauté d'agglomération
abaca-studio.com