

Union Régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur



Le propriétaire forestier et la circulation en forêt Le statut des chemins

Texte de Nicolas Rondeau, juriste de la Fédération Forêt Privée Française, accompagnant une journée d'information faite le 21 septembre 2010 au Luc-en-Provence.

1^{er} thème : l'accès aux parcelles

Le droit de propriété constitue un droit absolu qui semble garantir le propriétaire dans sa liberté de gestion. La Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen du 26 août 1789, qui a aujourd'hui valeur constitutionnelle, le qualifie de « *droit naturel et imprescriptible de l'Homme* (article 2) et de « *droit inviolable et sacré* » (article 17). Quant à son contenu, c'est l'article 544 du code civil qui le définit : « *La propriété est le droit de jouir et disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements* ».

Pourtant, pour exercer pleinement son droit de propriété sur ses parcelles, la condition première est que le propriétaire puisse y accéder. Ceci est particulièrement vrai pour les propriétaires forestiers qui ont besoin de voies d'accès adaptées à la gestion de leurs bois. Les problèmes peuvent alors apparaître.

L'objet de la réunion d'information n'est pas de s'intéresser aux voies de communication qui ne sont pas spécifiques au milieu rural. Je pense notamment aux autoroutes, aux routes nationales, aux routes départementales ou aux voies communales, encore que la présence de ces routes est source de certaines contraintes pour les propriétaires riverains (élagage, débroussaillage...).

Nous nous intéresserons en revanche aux voies de communication appartenant aux communes, en tant qu'elles relèvent du réseau public, et aux voies du réseau privé. Il se peut toutefois que des parcelles n'aient aucune voie d'accès : entre alors en jeu le régime des servitudes de passage.

Connaître précisément le statut juridique de la voie qui traverse, mène ou longe votre parcelle est la première étape primordiale à la résolution des problèmes qui peuvent se poser (entretien de la voie, réglementation de la circulation). Tout dépend en effet de la qualification de cette voie.

Pour déterminer le statut juridique d'une voie, vous pouvez vous renseigner auprès de la mairie, qui peut tenir à jour un tableau de classement des voies communales et un répertoire des chemins ruraux. Les documents cadastraux peuvent également renfermer des renseignements intéressants sur le statut juridique d'une voie déterminée. Mais ce sont les éléments qui seront abordés dans la suite des développements qui permettront de définir précisément le statut juridique d'une voie.

I - Les voies de communication du réseau public

Depuis l'ordonnance du 7 janvier 1959, la voirie communale ouverte au public peut relever de deux catégories : celle des voies communales et celle des chemins ruraux. Dans la suite des développements, nous nous intéresserons à ces chemins ruraux.

Dans le langage courant, un chemin rural pourrait être défini comme un chemin de campagne. Mais, en droit, le « chemin rural » répond à une définition et un régime précis.

1. Définition des chemins ruraux

Les chemins ruraux sont les chemins qui appartiennent aux communes, qui sont affectés à l'usage du public et qui n'ont pas été classés comme voies communales. Ils font partie du domaine privé de la commune. Voici ce que nous dit l'article L. 161-1 du code rural et de la pêche maritime.

a) Propriété de la commune

En premier lieu, pour être qualifié de rural, le chemin doit appartenir à la commune et, plus précisément, faire partie de son domaine privé, ce qui entraîne diverses conséquences quant à son aliénabilité et son entretien. La commune du lieu de situation doit donc être propriétaire de l'assiette du chemin.

D'une manière générale, la preuve de son droit de propriété est libre, c'est-à-dire que tous les moyens de preuve peuvent être retenus. Mais la commune bénéficie en outre d'une présomption pour justifier de son droit de propriété sur un chemin rural.

En vertu de l'article L. 161-3 du code rural et de la pêche maritime, tout chemin affecté à l'usage du public est présumé, jusqu'à preuve du contraire, appartenir à la commune sur le territoire de laquelle il est situé. La jurisprudence est même allée plus loin en considérant que cette présomption s'applique toujours à un chemin qui a été affecté à l'usage du public mais qui a cessé d'être utilisé et entretenu. Dans ce cas, il demeure la propriété de la commune tant qu'il n'a pas été aliéné dans les conditions prescrites par la loi¹. Le droit de propriété de la commune sur les chemins ruraux affectés à l'usage du public ne s'éteint donc pas par le non-usage².

La présomption établie par l'article L. 161-3 n'est toutefois qu'une présomption simple qui peut tomber devant la preuve contraire de l'absence de propriété de la commune, même si le chemin est affecté à l'usage du public. En cas de contestation, c'est au demandeur qui revendique la propriété du sol servant d'assiette au chemin d'apporter la preuve de son droit de propriété, soit par la production d'un titre, soit en invoquant la prescription acquisitive. Par contre, l'absence de mention du chemin dans les actes de propriété du riverain et sur l'ancien cadastre ne suffit pas à renverser la présomption de propriété de la commune³.

Puisque les chemins ruraux font partie du domaine privé de la commune, celle-ci peut les vendre. Mais elle doit respecter une procédure précise, prévue par l'article L. 161-10 du code rural et de la pêche maritime : lorsqu'un chemin rural cesse d'être affecté à l'usage du public, la vente peut être décidée après enquête par le conseil municipal, à moins que les intéressés groupés en association syndicale conformément à l'article L. 161-11 du code rural et de la pêche maritime n'aient demandé à se charger de l'entretien dans les deux mois qui suivent l'ouverture de l'enquête. Lorsque l'aliénation est ordonnée, les propriétaires riverains sont mis en demeure d'acquiescer les terrains attenants à leurs propriétés. Si, dans le délai d'un mois à dater de l'avertissement, les propriétaires riverains n'ont pas déposé leur soumission ou si leurs offres sont insuffisantes, il est procédé à l'aliénation des terrains selon les règles suivies pour la vente des propriétés communales.

Un autre moyen existe pour qu'une commune perde son droit de propriété sur un chemin rural : la prescription acquisitive. Une personne peut se prévaloir d'une prescription acquisitive sur un chemin rural en cas de possession continue et non interrompue, paisible, publique, non équivoque, et à titre de propriétaire⁴ pendant plus de trente ans. La possession est la détention ou la jouissance d'une chose ou d'un droit que nous tenons ou que nous exerçons par nous-mêmes, ou par un autre qui la tient ou qui l'exerce en notre nom. Des actes de possession doivent pouvoir être prouvés afin d'invoquer utilement une prescription acquisitive. Par exemple, une opération de boisement de l'assiette du chemin constitue un acte de possession utile, à l'inverse de la présence de simples semis naturels⁵. Il en va de même de la

¹ Cour de cassation, Civ. 3 juillet 2002, 00-21996, publié au bulletin.

² Cour de cassation, 30 septembre 1998, 96-20524, non publié au bulletin.

³ Cour de cassation, 10 novembre 1999, 97-12880, non publié au bulletin.

⁴ Code civil, article 2261

⁵ Cour de cassation, Civ. 3^{ème}, 2 février 2010, 08-18432, non publié au bulletin.

pose d'une barrière⁶. En revanche, le simple entretien du chemin risque de ne pas suffire à prouver à lui seul une possession à titre de propriétaire, du fait de son caractère équivoque⁷.

b) Affectation à l'usage du public

L'affectation à l'usage du public est un élément primordial. Elle participe en effet de la définition des chemins ruraux mais fait également présumer, comme nous l'avons vu, du droit de propriété de la commune. Sans en donner une définition précise, l'article L. 161-2 du code rural et de la pêche maritime fournit deux critères, à titre d'exemple, pour préciser à quoi peut correspondre cette affectation à l'usage du public. Ces critères résultent de la loi du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire et constituent un assouplissement certain par rapport aux critères précédents.

Le premier de ces critères est l'utilisation du chemin rural comme voie de passage. Avant 1999, il était exigé une circulation générale et continue. Ce passage peut être le fait de véhicules mais également de piétons. Quant au deuxième critère, il correspond à la réalisation d'actes réitérés de surveillance ou (« et » avant 1999) de voirie de l'autorité municipale.

Si la loi de 1999 a par ailleurs supprimé la notion de destination du chemin afin d'établir l'affectation à l'usage du public, il semble que ce critère doive conserver une certaine valeur. Peut logiquement être qualifié de rural un chemin dont la destination est de servir à l'intérêt général, parce qu'il permet d'accéder à une partie du territoire communal, d'assurer la communication entre les habitants de deux communes, de relier un ou plusieurs hameaux... Le code rural et de la pêche maritime le prévoit d'ailleurs encore explicitement en mentionnant que cette destination est notamment définie par l'inscription du chemin sur le plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée. Effectivement, dans ce cas, le chemin participe du réseau des itinéraires de promenade et de randonnée établi par le département et sert à au public qui souhaite s'adonner à ces activités. Ceci correspond à une destination nouvelle des chemins ruraux dont l'utilité ne se limite plus seulement à leur fonction traditionnelle : la communication entre membres de la population rurale et l'exploitation des fonds ruraux.

c) Absence de classement comme voie communale

En 1959, il fut décidé que constituaient des voies communales :

- les voies urbaines,
- les chemins vicinaux à l'état d'entretien figurant sur une liste établie à cet effet par le préfet,
- les chemins ruraux reconnus par la commune, dont le conseil municipal procéderait à l'incorporation dans la catégorie des voies communales.

Depuis cette date, le classement des voies communales est prononcé par le conseil municipal⁸. Les voies ainsi classées font partie du domaine public de la commune. Depuis la loi de simplification du droit du 9 décembre 2004, les délibérations concernant le classement ou le déclassement sont dispensées d'enquête publique préalable sauf lorsque l'opération envisagée a pour conséquence de porter atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie, ce qui est peu envisageable dans le cas d'un classement.

2 - Régime des chemins ruraux

a) Assiette des chemins ruraux

Si le code rural et de la pêche maritime fournit des éléments précis sur la taille des chemins ruraux⁹, ces prescriptions ne s'appliquent qu'aux chemins construits après le 3

⁶ Cour de cassation, Civ. 3^{ème}, 9 décembre 2008, 07-17983, non publié au bulletin.

⁷ Cour de cassation, Civ. 3^{ème}, 28 juin 2000, 98-10621, non publié au bulletin.

⁸ Code de la voirie routière, article L. 141-3.

⁹ Article D. 161-8 « *Sauf circonstances particulières appréciées par le conseil municipal dans une délibération motivée, aucun chemin rural ne doit avoir une largeur de plate-larne supérieure à 7 mètres et une largeur de chaussée supérieure à 4 mètres* ».

octobre 1969 et à ceux faisant l'objet, après cette date, d'aménagements entraînant de profondes modifications de leurs caractéristiques.

Pour connaître l'assiette précise d'un chemin rural, soit il existe un plan parcellaire annexé à la délibération du conseil municipal portant ouverture ou modification des emprises du chemin, soit il faut recourir à la procédure du bornage. A noter que le maire peut délivrer, à titre individuel, des certificats de bornage à toute personne qui en fait la demande. Mais ces certificats ne font pas foi en cas de contestation. A défaut de plans, de bornes ou de procès-verbal de bornage, ces certificats peuvent être délivrés au vu des limites de fait telles qu'elles résultent de la situation des lieux ou qu'elles peuvent être établies par tous moyens de preuve de droit commun. Un certificat de bornage doit d'ailleurs être systématiquement demandé avant de procéder à la construction, reconstruction ou installation d'un mur ou d'une clôture à la limite d'un chemin rural.

L'assiette d'un chemin rural peut changer, selon des modalités particulières qui ne nécessitent pas un accord amiable avec les riverains ou la mise en œuvre de la procédure d'expropriation¹⁰. Il peut ainsi être procédé au redressement ou à l'élargissement, dans la mesure où ce dernier n'excède pas deux mètres, d'un chemin rural selon la procédure qui suit

- arrêté du maire désignant un commissaire enquêteur et précisant l'objet de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et les heures et le lieu où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations. La durée de l'enquête est de quinze jours,
- quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci, l'arrêté du maire est publié par voie d'affiche et éventuellement par tout autre procédé. Une notification individuelle du dépôt du dossier à la mairie est faite aux propriétaires des parcelles comprises en tout ou partie dans l'emprise du projet, sous pli recommandé, avec demande d'avis de réception lorsque leur domicile est connu,
- les observations formulées par le public sont recueillies sur un registre spécialement ouvert à cet effet,
- à l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est clos et signé par le commissaire enquêteur qui dans le délai d'un mois transmet au maire le dossier et le registre accompagnés de ses conclusions motivées,
- délibération du conseil municipal décidant le redressement ou l'élargissement. Cette délibération emporte, lorsqu'elle est exécutoire, transfert, au profit de la commune, de la propriété des parcelles ou parties de parcelles non bâties situées à l'intérieur des limites fixées par le plan parcellaire auquel elle se réfère et qui lui est annexé. A défaut d'accord amiable, l'indemnité est fixée et payée comme en matière d'expropriation.

b) Entretien des chemins ruraux

L'article D. 161-8 du code rural et de la pêche maritime prévoit que les caractéristiques techniques générales des chemins ruraux sont fixées de manière à satisfaire, suivant les conditions imposées par la géographie des lieux et les structures agraires, à la nature et à l'importance des divers courants de desserte des terres et bâtiments d'exploitation tels qu'ils peuvent être déterminés dans le cadre d'une prévision d'ensemble des besoins de la commune, compte tenu des cultures pratiquées et des matériels utilisés.

En outre, la chaussée et les ouvrages d'art doivent pouvoir supporter avec un entretien normal les efforts dus aux véhicules, matériels et modes de traction couramment utilisés dans la commune.

¹⁰ Nous n'évoquerons pas ici le cas des changements résultant de la mise en œuvre d'une procédure d'aménagement Foncier rural.

Malgré l'existence de ce texte, les communes n'ont pas d'obligation d'entretien des chemins ruraux. Ceci résulte du code général des collectivités territoriales. Celui-ci¹¹ prévoit que les dépenses obligatoires des communes sont déterminées par la loi. Or, l'article L. 2321-2 dudit code ne mentionne pas, dans la catégorie des dépenses obligatoires, les dépenses d'entretien des chemins ruraux (contrairement aux voies communales). La jurisprudence en a déduit que les communes ne peuvent pas être tenues pour responsables des dommages résultant, pour les riverains et les usagers, de ce que les chemins ruraux seraient impraticables, si ce n'est dans le cas où, postérieurement à leur incorporation dans la voirie rurale, elles ont exécuté des travaux destinés à en assurer ou à en améliorer la viabilité et ainsi accepté, en fait, d'en assurer l'entretien¹². Par conséquent, la réalisation matérielle de l'entretien crée une obligation pour les communes de le poursuivre ; mais sans acte volontaire d'entretien, la commune n'a aucune obligation et n'est pas responsable du préjudice subi du fait du défaut d'entretien.

Une exception toutefois pour les dépenses obligatoires de la commune : le débroussaillage. La commune doit procéder à ses frais au débroussaillage et au maintien en l'état débroussaillé, sur une bande dont la largeur est fixée par le préfet de département et qui ne peut excéder 20 mètres de part et d'autre de l'emprise des chemins ruraux, dans la traversée des bois et massifs forestiers et dans les zones situées à moins de 200 mètres de terrains en nature de bois, forêts, landes, maquis, garrigue, plantations ou reboisements. Les propriétaires des fonds ne peuvent s'opposer à ce débroussaillage (code forestier, article L. 322-7).

Si entretien il y a, le financement des dépenses correspondantes est normalement à la charge de la commune et est assuré sur son propre budget. Plusieurs mécanismes sont toutefois prévus pour assurer le financement de ces dépenses :

- des souscriptions volontaires en espèces et en nature peuvent être offertes aux communes. Le conseil municipal se prononce sur les propositions des souscripteurs. La publication de la délibération vaut avis d'acceptation ou de refus de souscription (code rural et de la pêche maritime, art. D. 161-5). Le conseil municipal fixe les conditions d'exécution des souscriptions en nature, les délais ainsi que les modalités de réception des travaux ou fournitures correspondantes (code rural et de la pêche maritime, art. D. 161-6).
- en général, le conseil municipal peut instituer une taxe si le chemin est utilisé pour l'exploitation d'un ou de plusieurs fonds (code rural et de la pêche maritime, article L. 161-7). Le montant de cette taxe spéciale est fixé, pour chaque chemin, par le conseil municipal qui arrête la liste des propriétés assujetties au paiement et répartit ladite taxe en fonction de l'intérêt de chacune d'elles aux travaux, après enquête publique ;
- lorsque des travaux sont nécessaires ou lorsqu'un chemin rural n'est pas entretenu par la commune et que soit la moitié plus un des intéressés représentant au moins les deux tiers de la superficie des propriétés desservies par le chemin, soit les deux tiers des intéressés représentant plus de la moitié de la superficie proposent de se charger des travaux nécessaires pour mettre ou maintenir la voie en état de viabilité, le conseil municipal doit délibérer dans le délai d'un mois sur cette proposition (code rural et de la pêche maritime, art. L. 161-11). Si le conseil municipal n'accepte pas la proposition ou s'il ne délibère pas dans le délai prescrit, il peut être constituée une association syndicale autorisée à laquelle est remis le chemin concerné. Cette association syndicale se charge alors de son entretien ;
- des contributions spéciales peuvent être imposées par la commune aux propriétaires ou entrepreneurs responsables des dégradations apportées aux chemins ruraux (code rural et de la pêche maritime, article L. 161-8). Toutes les fois qu'un chemin

¹¹ Article L, 2321-1.

¹² Voir, par exemple, Conseil d'État, 13 octobre 1989, n° 62371, inédit au recueil Lebon. En l'espèce, il s'agissait d'un agriculteur qui avait demandé à la commune une indemnité en réparation du préjudice qu'il avait subi du fait qu'en raison du mauvais état du chemin rural, il n'avait pu en faucher ses prés, faute de pouvoir y amener des engins de fauchage. Cet agriculteur fut débouté de sa demande.

entretenu à l'état de viabilité est habituellement ou temporairement soit emprunté par des véhicules dont la circulation entraîne des détériorations anormales, soit dégradé par des exploitations de mines, de carrières, de forêts ou de toute autre entreprise, il peut être imposé aux entrepreneurs ou propriétaires des contributions spéciales, dont la quotité est proportionnée à la dégradation causée. Ces contributions peuvent être acquittées en argent ou en prestation en nature et faire l'objet d'un abonnement. A défaut d'accord amiable, elles sont fixées annuellement sur la demande des communes par les tribunaux administratifs, après expertise, et recouvrées comme en matière d'impôts directs.

c) Police de la circulation et conservation des chemins ruraux

Le maire est chargé, en vertu de l'article L. 161-5 du code rural et de la pêche maritime, de la police et de la conservation des chemins ruraux. Il doit donc veiller à la sécurité et à la commodité de la circulation sur les chemins ruraux et à la préservation de leur intégrité.

Concernant la circulation, il résulte de l'article D. 161-8 du code rural et de la pêche maritime que le chemin rural doit pouvoir supporter avec un entretien normal les efforts dus aux véhicules, matériels et modes de traction couramment utilisés dans la commune. Dans des communes où la forêt occupe une place importante, ceci inclut donc les efforts dus à l'utilisation du matériel forestier.

Toutefois, nous avons vu précédemment que la commune n'est pas tenue d'entretenir ses chemins ruraux. Et, en vertu de l'article D. 161-10 du code rural et de la pêche maritime, le maire peut, d'une manière temporaire ou permanente, interdire l'usage de tout ou partie du réseau des chemins ruraux aux catégories de véhicules et de matériels dont les caractéristiques sont incompatibles avec la constitution de ces chemins, et notamment avec la résistance et la largeur de la chaussée ou des ouvrages d'art. Par conséquent, s'il s'avère qu'un chemin rural ne peut supporter le passage des véhicules dépassant un certain tonnage, le maire est tout à fait autorisé à limiter la circulation sur ce chemin aux véhicules ayant un poids total inférieur à ce tonnage, peu importe que cette limitation résulte en fait du défaut d'entretien du chemin. Le Conseil d'État l'a, par exemple, clairement reconnu dans un arrêt en date du 30 octobre 1968¹³, pour des véhicules de plus de trois tonnes.

Lorsqu'un obstacle s'oppose à la circulation sur un chemin, rural, le maire est tenu d'y remédier d'urgence¹⁴. Les mesures provisoires de conservation du chemin exigées par les circonstances sont prises, sur simple sommation administrative, aux frais et risques de l'auteur de l'infraction et sans préjudice des poursuites qui peuvent être exercées contre lui (code rural, article D. 161-11). Un certain nombre de mesures touchant à la conservation des chemins ruraux sont en effet prévues par les articles D. 161-4 à D. 161-24 du code rural et de la pêche maritime. On peut citer, notamment, l'interdiction de faire sur l'emprise de ces chemins des plantations d'arbres ou de haies, l'interdiction de détériorer les talus, accotements, fossés, ainsi que les marques indicatives de leurs limites ou l'interdiction de mutiler les arbres plantés sur ces chemins. Pour les arbres situés sur les propriétés riveraines des chemins ruraux, il est également prévu que leurs branches et racines qui avancent sur l'emprise des chemins ruraux doivent être coupées, à la diligence des propriétaires ou exploitants, dans des conditions qui sauvegardent la sûreté et la commodité du passage ainsi que la conservation du chemin.

II - Les voies de communication du réseau privé

Cette catégorie se trouve composée, pour l'essentiel, des chemins et sentiers d'exploitation, voies rurales privées servant exclusivement à la communication entre divers fonds, ou à leur exploitation, et dont l'usage peut être interdit au public.

¹³ Conseil d'État, 30 octobre 1968, n° 72736, publié au recueil Lebon.

¹⁴ Les propriétaires riverains disposent aussi de l'action possessoire en cas de trouble apporté dans leur usage du chemin par des particuliers (Cour de cassation, Civ. 3^e¹¹¹¹, 2 mars 1988, n° 86-17018, publié au bulletin).

À côté de cette catégorie, figurent les chemins de desserte (de culture, d'aisance...), qui ne jouissent d'aucun statut juridique propre et n'appartiennent qu'à un propriétaire. N'intéressant en principe que ce dernier, ils ne méritent pas de plus amples commentaires.

1 - Statut des chemins et sentiers d'exploitation

Les chemins et sentiers d'exploitation sont ceux qui servent exclusivement à la communication entre divers fonds, ou à leur exploitation. Ils sont, en l'absence de titre, présumés appartenir aux propriétaires riverains, chacun en droit soi, mais l'usage en est commun à tous les intéressés. L'usage de ces chemins peut être interdit au public¹⁵.

a) Notion

Comme l'indique L. 162-1 du code rural et de la pêche maritime, les chemins et sentiers d'exploitation servent exclusivement à la communication entre les fonds (soit qu'ils les traversent ou les bordent, soit qu'ils y aboutissent) ou à leur exploitation. Par conséquent, ce sont des chemins qui desservent davantage des propriétés que des exploitations. Le fait qu'un terrain ne soit pas exploité en tant que tel n'influe pas sur la qualification de chemin d'exploitation. Cette condition de communication entre divers fonds est suffisante. Ainsi, il n'est pas nécessaire que le riverain d'un chemin ou d'un sentier d'exploitation soit un exploitant dès lors que le chemin met son fonds en communication avec un autre fonds¹⁶.

L'élément central, tel qu'il résulte du code rural et de la pêche maritime, de la qualification de chemin d'exploitation est donc bien le service exclusif à la communication entre les fonds ou à leur exploitation. Ce service peut d'ailleurs être présent mais également passé. Son existence dans le passé permet ainsi de retenir la qualification de chemin d'exploitation¹⁷.

Pourtant, à la lumière de la jurisprudence, l'opacité des situations rencontrées soulève quelques interrogations sur les critères à retenir pour qualifier un chemin de chemin d'exploitation.

Il importe peu que les fonds traversés ou bordés par le chemin aient un autre accès à la voie publique pour disqualifier un chemin d'exploitation. De même, l'existence d'un état d'enclave ne peut justifier à lui seul le fait que le chemin menant à la parcelle enclavée soit qualifié de chemin d'exploitation¹⁸.

En revanche, les juges ont souvent recours à la notion d'intérêt¹⁹ et peuvent avoir à rechercher la présence d'un avantage pour les fonds desservis²⁰. Ceci peut alors susciter le trouble, notamment par rapport au fait que l'accès direct à la voie publique ou l'état d'enclave ne sont pas par ailleurs retenus comme des critères déterminants pour la qualification de chemin d'exploitation.

b) Propriété

Les chemins et sentiers d'exploitation sont, en l'absence de titre, présumés appartenir aux propriétaires riverains, chacun en droit soi²¹.

La présomption légale de propriété d'un chemin d'exploitation ne doit être retenue qu'en l'absence de titre. Mais, si elle s'applique, elle consiste en une propriété divisée de l'assiette du sol : chaque riverain apparaît propriétaire de la portion du chemin délimitée par une ligne droite tracée idéalement au milieu du chemin dans le sens de la longueur et une ligne droite perpendiculaire idéale en limite de sa propriété.

¹⁵ Code rural et de la pêche maritime, article L. 162-1.

¹⁶ Cour de cassation, Civ. 3^{ème}, 9 mai 1972, n° 71-10471, publié au bulletin.

¹⁷ Cour de cassation, Civ. 3^{ème}, 19 juin 2002, 00-10468, non publié au bulletin.

¹⁸ Cour de cassation, Civ. 3^{ème}, 24 octobre 1990, 89-12618, publié au bulletin.

¹⁹ Cour de cassation, Civ. 20 novembre 1973, n° 72-13177, publié au bulletin.

²⁰ Cour de cassation, Civ. juillet 1998, publié au bulletin.

²¹ Code rural et de la pêche maritime, art. L. 162-1.

2 - Usage et entretien

a) Usage

L'usage du chemin ou du sentier d'exploitation profite à tous les intéressés des fonds desservis, soit que le chemin ou le sentier les traverse ou les borde, soit qu'il y aboutisse²². Il est rappelé que les intéressés ne sont pas les seules personnes qui exploitent leur fonds, et encore moins seulement celles qui y exercent une exploitation agricole.

Par conséquent, la jurisprudence estime que cette catégorie des « intéressés » bénéficiant de l'usage commun du chemin ou du sentier comprend au premier chef les propriétaires riverains du chemin ou du sentier concerné. Peu importe, par contre, qu'ils soient ou non propriétaires d'une partie du sol du chemin ou du sentier, propriété et usage des chemins d'exploitation ne sont pas nécessairement liés.

La notion d'« intéressés » ne permet pas d'étendre la catégorie des usagers aux non-riverains. Ainsi, les propriétaires des parcelles non limitrophes du chemin ne peuvent pas bénéficier de l'usage dudit chemin. La riveraineté est donc, en principe, indispensable.

Quant au public, l'article L. 162-1 du code rural et de la pêche maritime prévoit que l'usage de ces chemins peut leur être interdit, ce qui constitue une différence fondamentale avec les chemins ruraux. Un chemin d'exploitation peut tout à fait être fermé au public. Lorsqu'il leur est ouvert, certaines contraintes peuvent en résulter. Ceci n'est pas propre aux chemins d'exploitation mais concerne toutes les voies privées ouvertes à la circulation publique. Ainsi, il résulte de cette ouverture que :

- le maire peut réglementer la circulation sur le chemin en vertu de ses pouvoirs de police administrative ;
- la législation relative à la lutte contre les incendies aux abords des voies ouvertes à la circulation publique s'applique à ces chemins. Le préfet peut donc, par arrêté, prescrire aux propriétaires de respecter des règles spéciales de gestion forestière à leur voisinage, dans la bande de cinquante mètres de largeur au maximum de part et d'autre de l'emprise de ces voies²³. Les propriétaires riverains des chemins d'exploitation doivent par ailleurs laisser les autorités publiques procéder au débroussaillage et au maintien en l'état débroussaillé, sur une bande dont la largeur est fixée par le représentant de l'état dans le département et qui ne peut excéder 20 mètres de part et d'autre de l'emprise de ces voies, dans la traversée desdits bois et massifs forestiers et dans les zones situées à moins de 200 mètres de terrains en nature de bois, forêts, landes, maquis, garrigue, plantations ou reboisements²⁴.

Le droit d'usage des différentes personnes intéressées implique que les propriétaires des parcelles traversées par un chemin d'exploitation ne puissent établir aucun obstacle rendant l'usage du chemin plus incommode. La suppression de l'obstacle peut dès lors être demandée par les autres intéressés. Ceci n'empêche pas, néanmoins, les propriétaires des parcelles traversées d'installer un portail à l'entrée de leur parcelle, à la condition qu'il ne constitue pas une atteinte au droit de jouissance des autres intéressés²⁵.

Notons enfin que :

- le droit d'usage ne se perd pas par sa non-utilisation prolongée²⁶

²² Cour de cassation, Civ. 3^{ème}, 24 avril 1970, n° 68-1 1865, publié au bulletin.

²³ Code forestier, article L. 322-6.

²⁴ Code forestier, article L. 322-7.

²⁵ Cour de cassation, Civ. 24 septembre 2002, n° 01-01914, non publié au bulletin. En l'espèce, le litige portait sur l'installation d'un portail à deux vantaux de 3,50 mètres de large en bordure d'une route nationale. Il fut décidé que cette installation était suffisante pour permettre le passage des véhicules automobiles et présentait une utilité certaine pour interdire l'accès du chemin aux tiers et que l'obligation de manœuvrer cette ouverture ne constituait pas une atteinte à leur droit de jouissance, d'autant que le portail n'était pas fermé à clé pendant la journée et que des clés avaient été remises aux voisins pour en faire usage la nuit.

²⁶ Cour de cassation, Civ. 1^{ère}, 17 février 1965

- les chemins et sentiers d'exploitation ne peuvent être supprimés que du consentement de tous les propriétaires qui ont le droit de s'en servir²⁷. Il en va d'ailleurs de même du déplacement de leur assiette ; à défaut, celle-ci peut être rétablie dans son état antérieur²⁸.

b) Entretien

Tous les propriétaires dont les chemins et sentiers desservent les fonds sont tenus les uns envers les autres de contribuer, dans la proportion de leur intérêt, aux travaux nécessaires à leur entretien et à leur mise en état de viabilité²⁹.

Cette disposition légale signifie que l'ensemble des propriétaires riverains sont tenus d'une telle dépense et non pas seulement ceux qui font usage du chemin ou du sentier d'exploitation en cause³⁰.

Toutefois, les intéressés peuvent toujours s'affranchir de toute contribution en renonçant à leurs droits soit d'usage, soit de propriété sur les chemins d'exploitation³¹. Une véritable renonciation est légalement requise. Ainsi, le propriétaire d'une parcelle desservie par un chemin ou un sentier d'exploitation ne saurait être exonéré de sa participation aux frais de remise en état du chemin ou du sentier considéré au motif qu'il n'en a pas fait usage.

III - Les servitudes de passage

Le propriétaire dont le fonds est enclavé et qui n'a sur la voie publique aucune issue, ou qu'une issue insuffisante, soit pour l'exploitation agricole, industrielle ou commerciale de sa propriété, soit pour la réalisation d'opérations de construction ou de lotissement, est fondé à réclamer sur les fonds de ses voisins un passage suffisant pour assurer la desserte complète de sa parcelle, à charge d'une indemnité proportionnée au dommage qu'il peut occasionner. Ce droit de passage est prévu par l'article 682 du code civil ; il s'agit d'une servitude légale, prévue par la loi.

Qu'entend-on par servitude ? Il s'agit d'une charge, imposée sur une parcelle pour l'usage et l'utilité d'une parcelle appartenant à un autre propriétaire (code civil, article 637). Les servitudes établies pour l'utilité des particuliers n'existent donc jamais au profit de personnes mais bien au profit de fonds.

À côté des servitudes légales, existent les servitudes conventionnelles, créées par le fait de l'homme. Une servitude de passage peut tout à fait être créée par le propriétaire d'un fonds au profit d'un autre fonds, sans pour autant que ce dernier soit enclavé. Cette servitude conventionnelle résulte :

- soit d'un titre, c'est-à-dire d'un acte juridique : convention entre deux propriétaires voisins, testament, acte de partage. La servitude est un droit réel immobilier qui, comme tel, doit être publiée au bureau des hypothèques pour être opposable aux tiers. Cette publication nécessite donc que l'acte constitutif soit dressé en la forme authentique. A défaut de publication au bureau des hypothèques, la servitude est, sauf mention dans l'acte, inopposable aux tiers. Ainsi, la servitude grevant un fonds qui n'est pas mentionnée dans le titre de propriété de l'acquéreur de ce fonds ou qui n'a pas été régulièrement publiée, ne lui est pas opposable ;
- soit de la destination du bon père de famille. Si le propriétaire de deux héritages entre lesquels il existe un signe apparent de servitude, dispose de l'un des héritages sans que le contrat contienne aucune convention relative à la servitude ni stipulation contraire à son maintien, elle continue d'exister activement ou passivement en faveur du fonds aliéné ou sur le fonds aliéné³².

²⁷ Code rural et de la pêche maritime, article L. 162-3.

²⁸ Cour de cassation, Civ. 3^{ème}, 8 novembre 1995, n° 93-18468, publié au bulletin.

²⁹ Code rural et de la pêche maritime, article L. 162-2.

³⁰ Cour de cassation, Civ. 3^{ème}, 12 janvier 1982, n° 79-1497, publié au bulletin.

³¹ Code rural et de la pêche maritime, article L. 162-4.

³² Cour de cassation, Civ. 3^{ème}, 24 novembre 2004, n° 03-16366, publié au bulletin.

Examinons plus en détail les servitudes de passage qui résultent du fait de la loi. Nous aborderons ensuite le cas particulier des carraires.

1 - Conditions essentielle : l'état d'enclave

L'article 682 du code civil ne concerne que les fonds qui sont enclavés, c'est-à-dire les fonds qui n'ont sur la voie publique aucune issue ou qu'une issue insuffisante. Les critères d'appréciation de cet état de fait ont été clairement fixés par un arrêt de la Cour de cassation du 2 mai 1961³³.

La situation d'un terrain totalement enclavé ne pose guère de problème d'appréciation. Ceci n'est pas le cas concernant l'issue insuffisante. La jurisprudence est toutefois bien arrêtée à ce sujet. L'insuffisance de l'issue ne s'apprécie pas en fonction du simple souci de commodité ou de convenance. Si un terrain bénéficie d'une issue suffisante sur la voie publique, il ne peut pas être reconnu comme enclavé, alors même qu'un accès plus commode et direct pourrait résulter de l'établissement d'une servitude de passage³⁴. L'insuffisance de l'issue résulte en revanche du coût excessif des aménagements qu'il conviendrait d'apporter, sans rapport avec l'usage et la valeur du bien.

Quant à l'objet de la servitude de passage, l'article 682 du code civil prévoit explicitement qu'il concerne soit l'exploitation agricole, industrielle ou commerciale de la propriété enclavée, soit la réalisation d'opérations de construction ou de lotissement. Mais, en réalité, l'objet de la servitude ne s'apprécie pas en fonction de ces seules fins. Le droit, pour le propriétaire d'une parcelle enclavée, de réclamer un passage sur les fonds de ses voisins, est fonction de l'utilisation normale du fonds, quelle qu'en soit la destination. Si l'établissement de la servitude doit permettre au propriétaire du fonds enclavé d'accéder à son habitation, il a le droit de bénéficier d'une telle servitude.

L'objet de la servitude est donc fonction de la destination du fonds dominant. Pour une forêt, l'utilisation normale est donc déterminée par rapport aux moyens normaux de l'exploitation forestière. Mais la destination du fonds enclavé n'est pas figée : cette destination peut changer dans le temps dans la mesure où cela ressort toujours de son utilisation normale.

Un fonds qui n'était pas considéré comme enclavé peut le devenir du fait de son changement de destination³⁵.

Signalons enfin que l'état d'enclave ne peut pas être reconnu quand il résulte d'un acte volontaire du propriétaire, par exemple parce que celui-ci a obstrué l'issue donnant accès à la voie publique³⁶.

2 - Aménagement de la servitude

En vertu de l'article 683 du code civil, le passage doit régulièrement être pris du côté où le trajet est le plus court du fonds enclavé à la voie publique. Néanmoins, il doit être fixé dans l'endroit le moins dommageable à celui sur le fonds duquel il est accordé.

Notons tout d'abord que la servitude légale de passage peut s'appliquer à tous les fonds quelle que soit leur condition juridique. Elle ne peut grever, toutefois, les fonds faisant partie du domaine public, en raison du principe d'inaliénabilité qui s'applique à eux.

Le trajet doit être celui qui est le moins dommageable pour le fonds servant. La loi présume qu'il s'agit en principe du trajet le plus court. Toutefois, lorsque l'enclave résulte de la division d'une propriété (vente, échange, partage, etc.), le passage ne peut être demandé que sur les terrains qui ont fait l'objet de cette division, à moins qu'un passage suffisant ne puisse y être établi (code civil, art. 684).

³³ Cour de cassation, Civ. 2 mai 1961, publié au bulletin.

³⁴ Cour de cassation, Civ. 24 juin 2008, n° 07-15944, non publié au bulletin.

³⁵ Par exemple, Cour de cassation, Civ. 3^{ème}, 4 octobre 2000, n° 98-12284, non publié au bulletin.

³⁶ Cour de cassation, Civ. 1^{ère}, 4 mai 1964, publié au bulletin.

Le trajet est établi :

- par les parties concernées ;
- à défaut d'entente, par le juge ;
- par trente ans d'usage connu (code civil, article 685).

Le propriétaire du fonds dominant peut obtenir une modification du passage, par exemple son élargissement, lorsque les besoins de l'exploitation le nécessitent³⁷.

Notons enfin que le propriétaire du fonds servant à droit à une indemnité proportionnée au dommage qu'il rencontre (code civil, art. 682). Seul ce dommage doit être pris en considération. L'indemnité ne peut avoir pour mesure le profit procuré au propriétaire du fonds enclavé ou la valeur vénale du terrain correspondant à l'assiette du passage. L'action en indemnité se prescrit par 5 ans (code civil, art. 2224).

3 - Extinction de la servitude

En vertu de l'article 685-1 du code civil, en cas de cessation de l'enclave et quelle que soit la manière dont l'assiette et le mode de la servitude ont été déterminés, le propriétaire du fonds servant peut, à tout moment, invoquer l'extinction de la servitude si la desserte du fonds dominant est assurée.

À défaut d'accord amiable, cette disparition est constatée par une décision de justice.

L'extinction de la servitude autorise à demander la suppression, par voie de conséquence, de tous les ouvrages installés en vertu de cette servitude³⁸.

4 - Les carraires

Pourquoi aborder les carraires au titre des servitudes de passage ? Parce que, comme le précise un arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence en date du 23 avril 1996, les carraires sont des servitudes de passage consacrées, à l'origine, par le droit coutumier de Provence et affectées au passage des troupeaux transhumants.

En tant que servitudes, les carraires n'emportaient donc pas transfert du droit de propriété des fonds concernés. On retrouve aujourd'hui trace de cette réalité dans la jurisprudence puisqu'il en résulte que les chemins de carraire pouvaient aussi bien s'appliquer à un chemin d'intérêt commun qu'à un chemin privé³⁹.

Le fait qu'un chemin ait fait l'objet d'une telle servitude ne signifie pas qu'il est aujourd'hui ouvert au public ou au voisinage. Comme le précise l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence susmentionné, les carraires étaient exclusivement destinées au passage des troupeaux transhumant de Basse en Haute-Provence. Par conséquent, les parcelles ne pouvaient souffrir cette servitude qu'à cette fin et à aucune autre possible. En l'occurrence, la personne qui réclamait le droit de d'utiliser l'ancienne carraire fut déboutée car il ne justifiait pas avoir besoin d'utiliser le chemin concerné pour le passage de troupeaux.

2^{ème} thème : Les chemins de randonnée

Les chemins de randonnée méritent un traitement à part. Ce n'est pas qu'ils relèvent d'un statut particulier. Au contraire, ces chemins prennent le statut de la voie qu'ils empruntent : il n'y a pas de statut juridique propre aux chemins de randonnée. Les conditions d'instauration de ces chemins dépendent donc de la nature juridique de l'assiette de la voie empruntée.

De multiples textes s'intéressent aux chemins de randonnée :

- les articles L. 361-1 (relatif au plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée) et L. 362-1 (relatif au plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée) du code de l'environnement,
- L. 380-1 du code forestier,

³⁷ Cour de cassation, Civ. 3^{ème}, 4 février 1987, n° 85-17595, publié au bulletin.

³⁸ Cour de cassation, Civ. 3^{ème}, 14 décembre 2005, n° 04-14495, publié au bulletin.

³⁹ Cour de cassation, Civ. 3^{ème}, 29 avril 2002, n° 99-21354, non publié au bulletin.

- L. 130-5 du code de l'urbanisme,
- l'article L. 311-3 du code du sport relatif au plan départemental des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature (ce plan inclut d'ailleurs le plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée susmentionné).

Mais un seul principe prévaut pour l'instauration de chemins de randonnée sur des voies privées : elle nécessite l'accord du propriétaire.

Les conventions, dont les termes sont librement fixés après négociation, sont en général signées avec une collectivité territoriale. Il peut, par exemple, s'agir de la commune. Mais le conseil général a une compétence particulière en la matière puisqu'il lui revient d'établir les divers plans rappelés ci-dessus. Avant l'inscription d'un itinéraire traversant une propriété privée au plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée, le département est tenu de conclure une convention écrite avec les propriétaires concernés.

Dans les conventions, il est important d'aborder les différents points qui risquent de poser problème : entretien, responsabilité, rémunération, aménagements... Les textes prévoient, par exemple, que les conventions peuvent fixer les dépenses d'entretien et de signalisation mises à la charge du département (code de l'environnement, art. L. 361-1). L'article L. 130-5 du code de l'urbanisme indique que les collectivités « *peuvent prendre en charge tout ou partie du financement des dépenses d'aménagement, d'entretien, de réparation et des coûts d'assurances nécessités par l'ouverture au public de ces espaces. Les conventions peuvent également prévoir le versement au propriétaire d'une rémunération pour service rendu* ».

À noter que dès lors qu'un chemin est ouvert au public, le maire de la commune détient un pouvoir de réglementation concernant les conditions d'utilisation de ces itinéraires.

Enfin, signalons que l'article L.365-1 du code de l'environnement prévoit que la responsabilité civile des propriétaires de terrains, à l'occasion d'accidents survenus sur les voies et chemins visés à l'article L. 361-1 du code de l'environnement, à l'occasion de la circulation des piétons ou de la pratique d'activités de loisirs, est appréciée au regard des risques inhérents à la circulation dans des espaces naturels ayant fait l'objet d'aménagements limités dans le but de conservation des milieux, et compte tenu des mesures d'information prises, dans le cadre de la police de la circulation, par les autorités chargées d'assurer la sécurité publique. Cet article tend à une appréciation circonstanciée de la responsabilité des propriétaires visés. Il ne vaut pas exonération de cette responsabilité. L'intérêt de souscrire une assurance responsabilité civile demeure.

3^{ème} thème : Les infrastructures DFCI

Dans les massifs forestiers de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, à l'exclusion de ceux soumis à des risques faibles figurant sur une liste arrêtée par le préfet de département concerné après avis de la commission départementale de la sécurité et de l'accessibilité, l'article L. 321-5-1 du code forestier prévoit qu'une servitude de passage et d'aménagement est établie par l'État (arrêté préfectoral) à son profit ou au profit d'une autre collectivité publique, d'un groupement de collectivités territoriales ou d'une association syndicale pour assurer exclusivement :

- la continuité des voies de défense contre l'incendie ;
- la pérennité des itinéraires constitués ;
- l'établissement des équipements de protection et de surveillance des forêts.

En aucun cas, la servitude ne peut grever les terrains attenants à des maisons d'habitation et clos de murs ou de clôtures équivalentes selon les usages du pays.

L'assiette de cette servitude ne peut en principe excéder la largeur permettant l'établissement d'une bande de roulement de six mètres pour les voies.

a) Établissement de la servitude

La servitude est créée par arrêté préfectoral.

Le préfet prend l'avis des conseils municipaux des communes intéressées et celui de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité à défaut de réponse dans un délai de deux mois, cet avis est réputé favorable.

L'arrêté est précédé d'une enquête publique, qui se déroule dans les conditions prévues aux articles R. 114 à R. 11-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :

- lorsque la largeur de l'assiette de la servitude est supérieure à six mètres,
- lorsque l'établissement d'un équipement de protection ou de surveillance de la forêt nécessite une assiette de servitude supérieure au double de l'emprise au sol de cet équipement, y compris les places de retournement nécessaires aux engins de surveillance et de lutte ou lorsque l'emprise au sol de l'équipement prévu est supérieure à 200 mètres carrés.

Dans le cas contraire, le projet de servitude, dûment motivé, est affiché en mairie pendant une durée de deux mois et publié par extraits dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans tout le département ou dans les départements intéressés. Cette publicité informe les propriétaires et ayants droit qu'ils peuvent faire connaître au préfet leurs observations pendant un délai de deux mois. Le dossier comportant l'indication des parcelles concernées est déposé en mairie pendant la durée de l'affichage.

L'arrêté du préfet qui crée la servitude indique la référence cadastrale des parcelles qui la supportent ; un plan de situation lui est annexé. Cet arrêté est affiché pendant deux mois dans les communes intéressées, à la diligence du préfet ; il est notifié par lettre recommandée avec demande d'avis de réception au propriétaire de chacun des fonds concernés.

Le propriétaire d'un terrain grevé à droit à une indemnité. À défaut d'accord amiable, le juge fixe l'indemnité comme en matière d'expropriation. Si l'exercice de cette servitude rend impossible l'utilisation normale des terrains grevés, leurs propriétaires peuvent demander l'acquisition de tout ou partie du terrain d'assiette de la servitude et éventuellement du reliquat des parcelles.

b) Utilisation de la piste DFCI

Les voies de défense contre l'incendie ont le statut de voies spécialisées, non ouvertes à la circulation générale.

Lorsque des aménagements sont nécessaires, le propriétaire de chacun des fonds concernés en est avisé par le bénéficiaire de la servitude dix jours au moins avant le commencement des travaux, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception. Cette lettre indique la date du début des travaux ainsi que leur durée probable.

Notons enfin qu'en vertu de l'article L. 321-5-2 du code forestier, le bénéficiaire de la servitude peut procéder à ses frais au débroussaillage des abords de la voie dans la limite d'une bande d'une largeur maximum de cinquante mètres de part et d'autre de l'axe de l'emprise. Le débroussaillage désigne les opérations dont l'objectif est de diminuer l'intensité et de limiter la propagation des incendies par la réduction des combustibles végétaux en garantissant une rupture de la continuité du couvert végétal et en procédant à l'élagage des sujets maintenus et à l'élimination des rémanents de coupes. Le préfet de département en arrête les modalités d'application en tenant compte des particularités de chaque massif (code forestier, article L. 321-5-3).

4^{ème} thème : La circulation des véhicules motorisés dans les espaces naturels

Outre les dangers qu'ils peuvent représenter pour les randonneurs, les cavaliers et les autres usagers de la nature, les véhicules à moteur circulant dans les espaces naturels peuvent porter gravement atteinte aux habitats naturels ainsi qu'à la faune et à la flore sauvages. En outre, par leur comportement, certains utilisateurs sont à l'origine de nuisances pour les riverains et les touristes et génèrent des conflits entre les différentes catégories d'usagers qui fréquentent ces espaces.

La loi est venue régir la circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels, au titre desquels figurent bien entendu les bois et forêts. Les règles applicables à la matière sont issues de la loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 dite « loi Lalonde » et sont aujourd'hui codifiées dans le code de l'environnement.

Le règle de base figure à l'article L. 362-1 du code de l'environnement, qui interdit dans les espaces naturels la circulation des véhicules terrestres à moteur (automobiles, motos, quads, engins spéciaux à moteur...), en dehors des voies ouvertes à la circulation publique : *« en vue d'assurer la protection des espaces naturels, la circulation des véhicules à moteur est interdite en dehors des voies classées dans le douzaine public routier de l'État, des départements et des communes, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur ».*

La notion d'ouverture à la circulation publique a posé des problèmes d'interprétation, d'autant qu'elle n'est pas définie par la loi ; elle est laissée à l'appréciation souveraine des juges qui se prononcent au vu des éléments qui leur sont soumis ou des mesures d'instructions qu'ils ont ordonnées.

Si, sur le terrain, l'absence de signalisation ou de dispositif de fermeture d'une voie, permet, pour certains, de la présumer ouverte à la circulation, les tribunaux considèrent en réalité qu'une voie doit être manifestement praticable par un véhicule de tourisme non spécialement adapté au « tout terrain » pour que la présomption d'ouverture à la circulation s'applique.

En ce qui concerne les voies privées, les caractéristiques du chemin (aspect non carrossable, impasse, pas de revêtement, étroitesse) sont essentielles pour apprécier leur caractère ouvert ou fermé à la circulation.

Lorsque le chemin est revêtu ou empierré ou lorsqu'il présente un aspect carrossable accessible à des véhicules de tourisme non spécialement adaptés au « tout terrain », il est présumé ouvert. Son caractère fermé doit alors impérativement résulter d'un panneau ou d'un dispositif de fermeture (barrière, plots...).

En revanche, une jurisprudence constante admet que la présence d'une signalisation ou de dispositifs de fermeture ne s'impose pas pour les simples sentiers ou layons non accessibles ou très difficilement circulables pour des véhicules non spécialement adaptés. Dans de telles circonstances, ces sentiers et layons sont présumés fermés à la circulation de par leurs seules caractéristiques. Ce principe a été clairement rappelé par la Cour d'appel de Chambéry à propos d'un convoi de véhicules tout terrain 4X4 engagés sur une piste accessible qu'a des tracteurs forestiers pour les seuls besoins de l'exploitation de la forêt. La Cour a considéré *« qu'on ne saurait en effet imposer au propriétaire du moindre sentier de matérialiser l'évidence par une interdiction formelle »* (CA Chambéry, Chambre correctionnelle, 29 mars 1995). Dans le même ordre d'idée, à propos d'un chemin forestier en terrain naturel, la chambre criminelle de la Cour de Cassation, dans un arrêt en date du 18 février 2003, a rappelé que la législation en vigueur n'exige pas que *« l'interdiction de circulation sur les voies non ouvertes à la circulation publique soit matérialisée »*. Encore plus récemment, cette même chambre a précisé dans un arrêt en date du 24 avril 2007 : *« l'interdiction édictée par l'article L. 362-1 du code de l'environnement s'applique en tous lieux, hors des voies publiques, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à »*

moteur, et n'est subordonnée ni à l'intervention de dispositions réglementaires ni à l'implantation sur les lieux d'une signalisation ».

Au regard des éléments évoqués ci-dessus, ne constitueraient pas des voies ouvertes à la circulation publique :

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

L'interdiction posée par l'article L. 362-1 du code de l'environnement n'est cependant ni générale, ni absolue ; elle est assortie de plusieurs dérogations qui concernent notamment les véhicules à moteur utilisés :

- à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels,
- par les propriétaires ou leurs ayants droit (usufruitiers, locataires ou détenteurs du droit de pêche ou de chasse, acheteurs de coupes de bois...) circulant ou faisant circuler des véhicules à des fins privées sur des terrains leur appartenant.

Toutefois, le maire ou le préfet, en application des articles L. 2213-4 et L. 2215-3 du code général des collectivités territoriales, peuvent, pour certains motifs limitativement énumérés dans ces articles (tranquillité publique, qualité de l'air, protection des espèces animales ou végétales, protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques) et pour ces deux catégories d'usagers, interdire ou réglementer l'accès à certaines voies ou à certains secteurs de la commune. Ces mesures ne peuvent cependant s'appliquer de façon permanente à ces usagers.