



COMMUNE DU MONTCEL
PLAN DE CIRCULATION DES ENGINES MOTORISES
COMITE DE PILOTAGE DU 21 MARS 2016



COMPTE-RENDU

Etaient présents : Jean-Christophe EICHENLAUB, maire du Montcel, Gérard GONTHIER, maire de Trévignin, Robert COLICCI, Michel FAVRIN, Bernard BUBLET, Lionel COLLOMBET, Alain MILLET, Maria COLOMBANI, Gabriel MERMOZ, Clarence APPELL, Christian MASSONAT, Frédéric THOMAS, Louis CHESNAIS, Lucien MASSONAT, commune du Montcel - Xavier TRANCHANT, Daniel APPELL, Franck BLANC, accompagnateurs en Montagne - Denis MASSONAT, ACCA du Montcel - Vincent MITAUT, ONF - Justine LE QUILLEUC et Guillaume RICHELOT, PNR du massif des Bauges.

Monsieur Jean-Christophe EICHENLAUB, accueille et remercie les participants à la réunion.

Il précise que l'étude sur le plan de circulation va dans un premier temps dresser un état des lieux des chemins de la commune puis déterminer les différents enjeux pour ensuite définir une réglementation pour ceux-ci.

Il passe la parole à Guillaume RICHELOT pour une présentation de l'étude. L'objectif de ce premier comité de pilotage est d'abord de mettre tous les participants au même niveau d'information en précisant la législation et la réglementation en cours concernant la circulation des engins motorisés dans les espaces naturels.

La pratique des loisirs motorisés dans les espaces naturels est encadrée par la loi du 3 janvier 1991. D'autres textes viennent interpréter les dispositions de cette loi : une circulaire du 6 septembre 2005, complétée plus récemment dans une instruction gouvernementale en date du 13 décembre 2011.

Le principe général de la loi est l'interdiction de circulation pour les véhicules à moteur en dehors des voies ouvertes à la circulation : domaine public routier, chemins ruraux et voies privées ouvertes à la circulation. La notion de hors-piste est donc proscrite.

Ainsi, certaines voies comme les sentiers privés, les tracés éphémères, les bandes pare-feu, les itinéraires clandestins ne sont pas considérées comme des voies de circulation (elles sont considérées comme étant du hors-piste) et sont donc de fait interdites à la circulation motorisés à des fins de loisirs.

Ainsi, le statut juridique des chemins est un facteur déterminant pour définir si un chemin est ou non ouvert à la circulation du public.

Le cas des voies privées est plus compliqué, dans la mesure où de nombreux critères peuvent entrer en compte. Dans un souci de clarté et de lisibilité, et bien que ceci ne soit pas une obligation légale, il est fortement conseillé aux propriétaires ne souhaitant pas que des engins motorisés empruntent une voie privée de matérialiser cette interdiction au moyen d'un panneau explicite (tout procédé dangereux, câble, chaîne... est évidemment proscrit).

Face à ces ambiguïtés, il est rappelé que dans tous les cas, la notion d'ouverture d'une voie à la circulation publique est laissée à l'appréciation souveraine des juges.

Il est aussi précisé que la notion d'ouverture et de fermeture ne concerne que les véhicules homologués : les véhicules non homologués ne peuvent circuler qu'en terrain privé et jamais sur une voie publique.

Le rôle du maire à travers son pouvoir de police est également évoqué. Il peut interdire la circulation d'engins motorisés sur un chemin rural par exemple, mais en prenant un arrêté motivé et en installant une signalétique de police réglementaire (panneau B7b).

Des dérogations existent au principe général d'interdiction de circulation dans les espaces naturels, de façon permanentes (gendarmerie, pompiers...) ou sous le contrôle de l'autorité de police (véhicules d'entretien des espaces naturels, propriétaires et ayant-droit...)

Guillaume RICHELOT précise que l'objectif principal du plan de circulation est de lever les ambiguïtés et de rendre la législation plus lisible et compréhensible, pour les utilisateurs d'engins motorisés d'une part et pour les autorités de police d'autre part. Le plan de circulation se définit en 2 étapes principales : un inventaire des voies de circulation (objet du comité du jour) puis un inventaire des usages (lors d'un prochain comité de pilotage) qui sera défini suite à une phase d'échange avec les divers utilisateurs.

INVENTAIRE DES VOIES

L'inventaire des voies de circulation sur l'ensemble du territoire est présenté. Il s'agit d'une part des statuts juridiques des chemins (voies communales, chemins ruraux, chemins d'exploitation...), d'autre part de leur état physique (largeur de la voie, type de revêtement).

L'objectif de cet inventaire est de définir, au regard des dispositions actuelles quelles sont les voies fermées et ouvertes à la circulation et quelles sont les voies qui suscitent une interrogation qu'il s'agira de lever par la suite.

Du fait des chutes de neiges, la partie sommitale de la commune (Revard, tour des Ebats) n'a pas pu être prospectée. L'inventaire de ce secteur sera présenté lors du prochain comité de pilotage.

Le réseau appartenant au domaine public routier est important (19 km de voies communales, 16 km de voirie départementale), il est intégralement goudronné.

La commune possède également un patrimoine de chemins ruraux dense (19km). A noter cependant qu'un nombre conséquent a disparu ou est en friche, la commune travaillant d'ailleurs à la réhabilitation de certains.

Enfin, sur la partie amont, de très nombreux chemins d'exploitation appartenant au domaine privé de la commune forment un réseau d'une vingtaine de kilomètres.

Au sujet des éléments de réglementation existants :

- Il n'existe pas d'arrêtés en cours actuellement réglementant la circulation des engins motorisés sur le territoire communal.

- Quelques très vieux panneaux d'interdiction d'accès sur les chemins d'exploitation de la forêt communale.

Secteur Crolles - Col de la Clusaz :

Deux chemins d'exploitation empierrés permettent de rejoindre Saint-François ainsi les chalets de Crolles (tipis). Ils sont ouverts à la circulation motorisée.

L'accès motorisé au Chalet de la Clusaz est possible, mais pas au-delà (alpage). Depuis la place Saint-Antoine, un chemin rural (CR d'Arith au Montcel) permet de rejoindre le chalet Mermet sur la commune de Saint-Offenge. Cet accès est actuellement ouvert à tout véhicule à moteur.

Secteur forêt communale :

Le CR dit du Chef-lieu à la Clusaz longe la route départementale un peu en aval. Il débute au virage des Esserts où subsiste un ancien panneau d'interdiction qui n'a plus aucune valeur juridique. Il rejoint la route départementale en amont du croisement de la Meunaz (la dernière partie étant interdite à la circulation motorisée : sentier support de l'itinéraire rando VTT).

Du CR du Chef-lieu à la Clusaz, descend un réseau de chemins d'exploitation rejoignant respectivement les Favrins, Pussy, le Faubourg et la route forestière.

Depuis le croisement de la Meunaz, la Route Forestière de la Meunaz est considérée avec le statut de chemin rural. En aval de cette RF, le chemin rural dit des communaux, devenant ensuite chemin d'exploitation est actuellement ouvert à la circulation motorisée.

Secteur La Chapelle - Les Favrins :

Montant depuis saint-Offenge (les Vauthiers), le chemin rural de la Chapelle à Saint-Offenge est en cours de réhabilitation au niveau des Coutens. Il disparaît ensuite : la liaison vers la Chapelle n'est plus possible et l'accès au Décampoux est privé.

Depuis les Favrins, le CR dit du Pontet est sans issue dans la Forêt. L'accès à Saint-offenge est possible par un sentier (CR dit des Favrins à Saint-Offenge) qui descend jusqu'au Pont des Poules. Bien qu'il soit légalement ouvert à la circulation, seules quelques motos enduro, peuvent y passer compte tenu de son étroitesse.

Secteur Collombs - chef lieu :

Plusieurs chemins ruraux permettent d'irriguer les prés (CR du chef-lieu à la Chapelle, CR du Fourchat). Ils sont en général en bon état à l'exception du CR entre les Blancs et le réservoir dont la continuité n'est plus assurée sur une cinquantaine de mètres.

Secteur aval du chef-lieu :

Au niveau des Mermoz, le CR dit du Creux est sans issue et rejoint le ravin de la Meunaz. Le bas de ce ravin est constitué de terrains privés qui servent pour une pratique sportive d'engins motorisé. Une rencontre avec les propriétaires sera nécessaire.

Au niveau des Laurents, le CR dit de Saint-Offenge à Grésy descend lui aussi jusqu'à la Meunaz, mais la remontée versant Grésy-sur-Aix est sans issue.

Au niveau de Lachat, le même CR de Saint-Offenge à Grésy descend jusqu'au Sierroz, un petit sentier permet de remonter sur Saint-Offenge.

Enfin, sous le Chef-lieu, le CR dit des Brouillats est en parfait état et le CR dit des Granges aux Chamoux, bien qu'à l'état de sentier est également fréquenté.

SUITE DE LA DEMARCHE

Elle consiste à définir les usages et enjeux de chaque voie de circulation.

Suite à cette première étape d'inventaire, Guillaume RICHELOT rencontrera les différents acteurs. Cela permettra de définir les usages et les enjeux propres à chaque voie référencée dans l'inventaire et de recenser où se situent les difficultés et les problèmes liés à la circulation d'engins motorisés.

Le travail de définition des enjeux devra permettre de proposer un pré-projet de plan de circulation qui sera débattu lors du prochain comité de pilotage.

La prochaine réunion du comité de pilotage est sera fixée au second trimestre 2016
--