

## **VD\_OMNI GE.1997.0127 vom 28. Juli 1998**

VD Tribunal cantonal, 1998-07-28, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_GE.1997.0127](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.1997.0127)

FR: VD\_OMNI GE.1997.0127 du 28 juillet 1998

IT: VD\_OMNI GE.1997.0127 del 28 luglio 1998

### **Regeste**

LSPN c/CCFN et SA | Est forestière et partant interdite à une manifestation sportive automobile une route n'ayant pas d'autre fonction que la desserte de l'aire forestière et ayant bénéficié de subventions à ce titre.

### **Volltext**

Vaud Tribunal cantonal Cour de droit administratif et public 28.07.1998 GE.1997.0127

LSPN c/CCFN et SA | Est forestière et partant interdite à une manifestation sportive automobile une route n'ayant pas d'autre fonction que la desserte de l'aire forestière et ayant bénéficié de subventions à ce titre.

CANTON DE VAUD TRIBUNAL ADMINISTRATIF A R R E T du 28 juillet 1998 sur le recours interjeté par les associations Pro Natura Vaud et Pro Natura LSPN contre la décision du Centre de conservation de la faune du 7 juillet 1997 déterminant le tracé d'un rallye automobile et la décision du Service des automobiles du 19 août 1997 autorisant ce rallye. \* \* \* \* \* Composition de la section: M. Jacques Giroud, président; M. Edmond C. de Braun et M. Guy Berthoud, assesseurs. Vu les faits suivants :  
A. L'association RPV organisation ou Rallye du Pays de Vaud (ci-après : RPV), présidée par Olivier Monachon, a organisé un rallye automobile devant avoir lieu les 11, 12 et 13 septembre 1997. Il s'agissait d'une course de vitesse chronométrée à effectuer sur certaines routes fermées à la circulation dans un quadrilatère délimité approximativement par Lausanne, Rolle, Le Brassus et Yverdon. Divers tronçons de route ont été choisis, la plupart dans un catalogue agréé par le Service des automobiles pour de telles manifestations. De nouveaux parcours ont toutefois été sélectionnés. Ainsi, à La Vallée de Joux, RPV a proposé un tracé, dit ES (pour épreuve spéciale) La Frasse, qui empruntait des routes situées partiellement en forêt dans la région du Petit Risoux au-dessus des Charbonnières et du Lieu. Par lettre du 14 mai 1997 adressée aux inspecteurs forestiers des régions concernées par le rallye, le chef du Service des forêts a sollicité leur avis au sujet des parcours envisagés qui ne figuraient pas au catalogue. On en extrait ce qui suit : "(...) En principe, l'essentiel du Rallye se passe sur des épreuves chronométrées qui sont au catalogue, par contre, il y a deux ou trois sites qui ne figurent pas dans ce dernier. L'intérêt de ces ouvertures est de concentrer l'itinéraire de tout le Rallye par rapport aux éditions antérieures, car la multiplication des petites épreuves augmente la circulation annexe du Rallye. Par ailleurs, comme je l'avais déjà signalé, la méthode qui consistait à demander l'inscription d'un tracé au catalogue comme permanente n'est pas la bonne; c'est malheureusement celle qui a été pratiquée à l'époque. A mon avis, vu le peu d'organiseurs qu'il y a, il est plus intéressant sur la base du catalogue existant d'autoriser ensuite la manifestation, quitte à prévoir certaines dérogations aux dispositions générales. Il faut relever à cet égard que selon les indications dont je dispose, le canton du Valais ignore en

général le statut des routes empruntées, pour autant que tout se passe bien, et que par ailleurs le canton du Jura a déjà obtenu une dérogation à la législation fédérale forestière pour un poste de moto-cross. C'est dire que nous ne serions pas les seuls à pratiquer l'exception. Pour tous les parcours empruntant les routes forestières, nous pourrions exiger la reconnaissance sous contrôle qui évite la circulation répétée et individuelle, ce qui devrait limiter les atteintes. Dans sa réponse du 21 mai 1997, sous chiffre 1, l'inspecteur forestier du 14<sup>ème</sup> arrondissement Eric Treboux a déclaré notamment ce qui suit : "Je ne pense pas qu'il soit judicieux d'entrer en matière pour des chemins forestiers alors que l'on se prépare à devoir convaincre propriétaires et communes de les interdire au "bon public" en vertu de la législation forestière." Dans sa réponse du 25 mai 1997, l'inspecteur forestier du 11<sup>ème</sup> arrondissement Jean-Louis Berney a déclaré qu'il partageait l'avis exprimé par son collègue Treboux dans sa note du 21 mai précédent au sujet de l'attitude générale à adopter. Quant au parcours ES La Frasse, il a indiqué qu'il comprenait "divers tronçons de chemins sylvo-pastoraux et forestiers", certains étant "soumis à la législation forestière" et l'un deux se trouvant "dans le périmètre de protection du Grand Tétras" ou cop de bruyère. Par lettre du 27 mai 1997, le chef du Service des forêts a déclaré à Olivier Monachon notamment qu'une "autorisation spéciale" était délivrée à RPV pour l'utilisation du tracé de l'ES La Frasse, à diverses conditions, dont la reconnaissance préalable de l'état des chemins en présence de l'inspecteur forestier de l'arrondissement. Au moment de solliciter l'accord des propriétaires intéressés, RPV s'est heurtée à un refus de la Commune du Lieu, qui s'opposait "à l'utilisation de ces chemins forestiers", ainsi qu'on le lit dans une communication du 3 juillet 1997 adressée à Cornelis Neet, conservateur de la faune, par Jean-Louis Berney. Celui-ci, écartant la suggestion d'un autres parcours au-dessus de L'Orient, qui empiétait dans le périmètre de protection du Grand Tétras, a alors proposé un tracé à proximité du Brassus, reliant La Thomassette à La Burtignière (ci-après : le nouveau tracé). Par lettre du 7 juillet 1997, dont copie était adressée au chef du Service des forêts, le conservateur de la faune a déclaré ce qui suit à Olivier Monachon : "Pour faire suite à notre récent entretien téléphonique et après avoir examiné le dossier en détail avec l'aide de M. J.-L. Berney, inspecteur des forêts, nous devons malheureusement vous informer que malgré une volonté de vous aider à trouver une solution pour votre rallye de septembre 1997, le circuit proposé au-dessus du Chenit via le chemin du Maroc et les Esserts pose un problème de principe bien trop important. Nous ne sommes donc pas en mesure d'entrer en matière sur ce tracé qui, outre l'aspect fondamental de la traversée de l'une des zones essentielles pour la protection de diverses espèces de la faune particulièrement sensibles au dérangement (dont le grand tétras), ce tracé est également en partie problématique du point de vue de la législation forestière et de la base légale interdisant l'usage de telles routes avec des véhicules à moteur. En conséquence, nous nous permettons de vous proposer un tracé alternatif pour lequel ces problèmes ne se posent pas. Il s'agit du tracé La Thomassette - Les Grandes Roches - La Piguette - Commune de Bise - Chemin de Mézery - Côte de Praz Rodet - La Burtignière. L'entretien de ces chemins concerne les communes du Chenit et de Morges, ainsi que l'Etat de Vaud. En espérant que cette solution puisse vous convenir, nous vous présentons, Monsieur, nos salutations distinguées." B. La proposition du nouveau tracé a été acceptée par RPV. Par décision du 19 août 1997, le Service des automobiles, cycles et bateaux (ci-après : le Service des automobiles) a autorisé le rallye "selon programme, parcours et plans déposés". Selon le programme des épreuves en main dudit service, le nouveau tracé, d'une longueur de 6 km, devait être utilisé le vendredi 12 septembre 1997. Par lettre du 13 août 1997 au Service des forêts et au Centre de

conservation de la faune et de la nature (ci-après : CCFN), le "Groupe Nature Vallée de Joux", sous la signature de Gérard Vuffray, a fait part de son désaccord avec le projet d'un rallye sur des chemins forestiers et a invité ces autorités à "y donner un préavis négatif". Aucune suite ne semble avoir été donnée à cette correspondance durant les jours suivants. Le 29 août 1997, Gérard Vuffray a pris contact par téléphone avec le CCFN, qui lui a adressé par fax, outre une formule intitulée "voie de recours" faisant figurer l'indication de la voie et du délai de recours au Tribunal administratif, une copie de la lettre du Service des forêts à Olivier Monachon du 27 mai 1997. Par lettre du 1er septembre 1997, le chef du Service des forêts a déclaré au "Groupe Nature Vallée de Joux" qu'il avait "pris bonne note" de ses remarques relatives au rallye et a émis diverses considérations au sujet du déroulement de celui-ci. Par téléphone et par lettre du 3 septembre 1997, Gérard Vuffray a demandé au Service des forêts la communication de la décision par laquelle le nouveau tracé avait été autorisé. Par fax du même jour, ledit service lui a adressé une copie de sa lettre du 27 mai 1997 ainsi que de la lettre du CCFN du 7 juillet 1997, en désignant celle-ci comme une autorisation. C.

Les associations Ligue vaudoise pour la protection de la nature, celle-ci devenue entre-temps Pro Natura Vaud, et Pro Natura ont recouru au Tribunal administratif par lettre du 3 septembre 1997 en concluant à l'annulation de toute décision autorisant un rallye en forêt et en requérant l'octroi de l'effet suspensif à tout le moins pour le nouveau tracé. Par décision du 8 septembre 1997, le juge instructeur du Tribunal administratif a accordé l'effet suspensif en ce sens que le rallye ne pouvait pas avoir lieu sur le nouveau tracé. Saisie par RPV, la section des recours du Tribunal administratif a levé cet effet suspensif par arrêt incident du 12 septembre 1997. Le rallye a ainsi pu se dérouler sur le nouveau tracé ce même jour. D.

Sur interpellation du juge instructeur, les recourantes ont déclaré par lettre du 29 septembre 1997 qu'elles maintenaient leur pourvoi. Elles ont déposé un mémoire complémentaire le 2 octobre 1997 en précisant qu'elles contestaient tant la décision du CCFN du 7 juillet 1997 que celle du Service des automobiles du 19 août suivant. Le Service des automobiles a conclu au rejet du recours par lettre du 28 octobre 1997. Le CCFN par lettre du 21 octobre 1997 et le Service des forêts par lettre du 15 octobre 1997 se sont déterminés sans prendre de conclusions. Dans ses observations du 29 octobre 1997, RPV a conclu au rejet du recours. Appelée à la procédure dès lors que la décision du Service des automobiles du 19 août 1997 lui avait été notifiée, l'association Automobile Club Suisse (ci-après ACS) a conclu au rejet du recours en tant que recevable. Interpellée au sujet de la notion de route forestière, la Direction fédérale des forêts s'est exprimée par lettre du 6 mai 1998. E.

Par lettre du 6 mai 1998, répondant à une demande du juge instructeur, le Service des forêts a indiqué que des subventions forestières cantonales et fédérales avaient été accordées en 1991 pour la réfection d'un pont ainsi que d'un tronçon de route de 170 m. situés sur le nouveau tracé. Il a produit des correspondances de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (ci-après OFEFP) faisant référence pour ces travaux à des chemins forestiers. Il a produit également un document intitulé "projet de réfection de chemins forestiers (...)" établi en juin 1990 par l'ingénieur forestier Pleines. On y lit que les réparations projetées concernent des chemins "dont le caractère forestier et les caractéristiques techniques (...) sont compatibles avec les prescriptions fédérales et cantonales en matière de subventions forestières". Dans la même correspondance, le Service des forêts a répondu par la négative à la question de savoir si le nouveau tracé avait fait l'objet d'une autorisation de défrichement.

F. Répondant à une demande du juge instructeur, le CCFN a produit des pièces établissant que le nouveau tracé avait été utilisé en mai 1980 pour un rallye automobile avec

l'aval du conservateur de la faune. D'une lettre du 4 avril 1980 du surveillant de la faune Bernard Reymond, on extrait ce qui suit au sujet du nouveau tracé : "C'est bien sans aucun enthousiasme qu'il a fallu accepter ce parcours de remplacement". Dans un article paru dans la Feuille d'avis de la Vallée de Joux du 23 avril 1980, signé "Protection de la nature. Section Vallée de Joux", des protestations ont été émises à l'encontre de l'utilisation du nouveau tracé. G.

Le Tribunal administratif a tenu une audience sur place le 28 mai 1998 en présence des parties, à l'exception de l'ACS. Après une inspection locale, il a entendu les parties, ainsi que l'inspecteur forestier Jean-Louis Berney. Considérant en droit :

1. Ne peut recourir que celui qui dispose d'un intérêt digne de protection, qui doit être actuel et pratique (art. 37 LJPA, 103 lit. a OJF; Moor, Droit administratif, vol. II, p. 417). On ne peut renoncer à cette exigence que lorsque la question litigieuse peut se reposer en tout temps dans des circonstances semblables et qu'il y a lieu de garantir un contrôle juridictionnel, en particulier s'il s'agit d'une question de principe (ATF 111 Ib 56). Le Tribunal fédéral a nié que tel fût le cas s'agissant d'une course de bateau à moteur, dont l'organisateur n'envisageait pas une répétition et pour laquelle de toute manière une procédure de recours complète devait pouvoir se dérouler à titre préalable en un temps suffisant vu les mesures d'instruction déjà opérées, pour autant certes qu'une demande fût déposée suffisamment tôt (ATF 123 II 285). En l'espèce, l'organisateur du rallye litigieux a déclaré à l'audience qu'en cas de rejet du recours, le nouveau tracé serait certainement choisi lors d'une réédition de cette manifestation, puisqu'il avait donné entière satisfaction aux concurrents. On sait d'ailleurs que ce tracé avait déjà été choisi et agréé par la conservation de la faune en 1980 pour un rallye automobile. Les recourantes ont ainsi un intérêt à voir statuer sur leur pourvoi et à faire trancher une question qui a une portée de principe. Sinon, comme dans le cas d'une autorisation de débit de boissons à délivrer pour une manifestation occasionnelle (JAB 1997 p. 565), la durée de la procédure empêcherait qu'une décision définitive soit jamais à disposition à temps. On ne saurait au surplus, comme le Tribunal fédéral dans l'arrêt susmentionné où il s'agissait d'une course de bateaux "Offshore" correspondant à une manche du championnat du monde, se borner à enjoindre à l'organisateur de s'y prendre à l'avance pour solliciter à nouveau une autorisation, sous peine de voir la manifestation frappée d'interdiction par une décision de mesures provisionnelles. En effet, un tel avertissement n'aurait guère de portée à l'égard de RPV, dont les frais d'organisation sont relativement peu élevés et qui dispose de tracés de remplacement en suffisance dans un catalogue ad hoc. RPV pourrait ainsi être amenée à ne déposer qu'une requête d'autorisation tardive et s'en remettre à l'issue d'une procédure de mesures provisionnelles; or, celle-ci ne peut être scellée d'avance, vu le recours incident de l'art. 50 LJPA de sorte que le rallye litigieux pourrait avoir lieu sans jamais faire l'objet d'un contrôle juridictionnel au fond. La qualité pour recourir 2.

a) Les recourantes s'en prennent tout d'abord à la décision du Service des automobiles du 19 août 1997 autorisant le rallye litigieux. Cette autorité, désignée à l'art. 3 LVCR (RSV 7.6), devait appliquer l'art. 52 al. 2 LCR, selon lequel des manifestations sportives automobiles nécessitent une autorisation cantonale. S'imposaient à elle notamment l'art. 95 al. 2 OCR, selon lequel une telle autorisation doit être refusée lorsqu'elle risquerait de causer un bruit excessif qui serait incommodant, l'art. 15 de la loi fédérale sur les forêts (ci-après LFo; RS 921.0), qui vise notamment la protection de la faune (Keller, Rechtliche Aspekte der neuen Waldgesetzgebung, in AJP 1993, p. 144, spéc. 151), selon lequel les véhicules à moteur ne sont autorisés à circuler sur des routes forestières que pour accomplir des activités de gestion forestière, enfin l'art. 13 al. 3 OFO, selon lequel les manifestations organisées avec

des véhicules à moteur sont interdites sur les routes forestières. C'est donc notamment en application de la législation forestière que la décision susmentionnée a été rendue. Or, l'art. 46 al. 3 LFo institue en cette matière, d'une manière générale et sans être limité par l'énumération de la seconde phrase de cette disposition (FF 1988 III 200), un droit de recours des associations pour la protection de la nature, par renvoi à l'art. 12 de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN; RS 451). Selon cette dernière disposition, l'association doit être d'importance nationale, ce qui est le cas de la recourante Pro Natura LSPN, qui peut également agir par l'intermédiaire de la recourante Pro Natura Vaud, sa section cantonale (ATF 118 Ib 299, consid. 2b - d; Keller/Zufferey/Fahrländer, Commentaire LPN, n. 12 ad art. 12, p. 262). Conformément au titre du chapitre premier de la LPN, seule peut être visée une décision prise "dans l'accomplissement des tâches de la Confédération" (Keller/Zufferey/Fahrländer, op. cit., n. 3 ad art. 12, p. 257). L'art. 2 lit. b LPN indique que tel est le cas de l'octroi d'une autorisation pour l'exploitation d'installations de transport ou d'une autorisation de défrichement. La jurisprudence a admis qu'on était en présence d'une telle tâche dans le cas d'une décision prise en application de la législation sur la protection des eaux en vue de protéger les eaux souterraines (ATF 118 Ib 1) ou d'une décision niant la nature forestière d'une surface boisée (ATF 122 II 72). Il y a lieu de l'admettre également s'agissant de l'autorisation en cause, qui est prévue par le droit fédéral (art. 52 al. 2 LCR et 15 LFo), les cantons étant chargés de décider de son octroi (ATF 120 Ib 27, spéc. 30 et 31). b) Les recourantes s'en prennent en outre à la décision du CCFN du 7 juillet 1997 autorisant l'utilisation du nouveau tracé. Cette décision correspond à l'application qui a été faite des réglementations fédérales et cantonales en matière de protection de la faune. La LPN, dont le but est notamment de protéger la faune (art. 1er lit. d), prévoit que la disparition d'espèces animales doit être prévenue (art. 18) et que les cantons doivent veiller à la protection des biotopes d'importance régionale et locale (art. 18b). Quant à la loi fédérale sur la chasse et la protection des mammifères et oiseaux sauvages (LChP; RS 922.0), dont le but est notamment la préservation des espèces animales menacées (art. 1er al. 1er lit. b), elle prévoit à son art. 7 al. 4 que "les cantons assurent une protection suffisante des mammifères et des oiseaux sauvages contre les dérangements". Selon l'art. 7 de loi vaudoise sur la faune (RSV 6.9/B), "le Conseil d'Etat prend les mesures nécessaires pour assurer le développement optimum et la tranquillité de la faune indigène en tenant compte des conditions locales". A l'art. 2 du règlement d'exécution de cette loi, on lit qu'il "est interdit d'importuner de quelque manière que ce soit la faune sauvage" (al. 1er) et qu'une "autorisation de la conservation de la faune est nécessaire pour tout travail, aménagement ou manifestation susceptible de déranger la faune" (al. 2). Il ressort de ces dispositions que les cantons ont reçu le mandat d'accomplir une tâche de la confédération en matière de protection de la faune; les recourantes ont dès lors qualité pour recourir en application de l'art. 12 LPN (ATF 116 Ib 203, spéc. 208). Pro Natura Vaud dispose au surplus d'une légitimation propre en application de l'art. 90 de la loi vaudoise sur la protection de la nature, des monuments et des sites (LPNMS; RSV 6.7), selon lequel les associations d'importance cantonale qui se vouent à la protection de la nature ont qualité pour recourir contre des décisions prises en application de cette loi. En effet, la LPNMS visant notamment à assurer la sauvegarde de la nature en ménageant l'espace vital nécessaire à la faune (art. 1er lit. a), ce but se confond avec celui de la loi vaudoise sur la faune, qui est de définir les mesures d'aménagement propres à assurer la prospérité de la faune et à garantir l'équilibre des espèces animales avec leur milieu (art. 1er de la loi sur la faune); une décision précise en application de la loi sur la faune est donc prise également en

application de la LPNMS, de sorte que le droit de recours prévu par celle-ci est à disposition. La protection de la faune 3.

a) Par sa lettre du 27 mai 1997, le chef du Service des forêts a autorisé l'usage de trois tronçons de route pour un rallye. On chercherait en vain le fondement d'une telle décision dans la législation sur les forêts. En effet, l'art. 13 al. 3 OFo interdit en forêt et sur les routes forestières les manifestations organisées avec des véhicules à moteur; il ne reste donc aucune place pour autoriser un rallye (Jenny, in Cahiers de l'environnement, no 210, OFEFP, Pour que les arbres ne cachent pas la forêt : un guide à travers la nouvelle législation sur les forêts, 1994, p. 52). Tout au plus pourrait-on y voir une décision par laquelle aurait été constaté le caractère non forestier des routes en cause (art. 10 al. 1er LFo), préalable nécessaire à leur usage par des véhicules à moteur. Mais cette hypothèse n'est pas corroborée par les motifs auxquels se réfère ladite lettre, où il est question non pas de la nature des routes, mais notamment de leur remise en état conformément aux instructions du service forestier et de la collaboration des inspecteurs forestiers. Il faut plutôt considérer que l'"autorisation" délivrée ne constituait en réalité que la communication du résultat d'"investigations préalables", selon les termes utilisés par le Service des forêts dans une lettre du 6 novembre 1997 au juge instructeur, sur la base desquelles l'organisateur pouvait déposer une demande d'autorisation du rallye auprès du Service des automobiles. Ainsi ne devrait-on de prime abord pas attribuer une portée plus grande à la lettre du CCFN du 7 juillet 1997, par laquelle un tronçon de remplacement a été agréé. Aussi bien le Service des forêts a-t-il indiqué dans ses déterminations du 8 septembre 1997 que le conservateur de la faune s'était vu déléguer "la compétence de modifier le point relatif à l'ES 42", la lettre précitée constituant un "amendement" à celle du Service des forêts du 27 mai 1997. Mais il a apparaît dans la réponse au recours que le CCFN a déposée le 21 octobre 1997 que sa lettre du 7 juillet 1997 constituait davantage qu'un simple constat préalable effectué sur délégation de l'autorité forestière. Dans cette réponse en effet, après s'être demandé "dans quelle mesure le CCFN devait prendre une décision en relation avec l'organisation de la manifestation prévue", le conservateur de la faune a déclaré que cette "manifestation ne nécessitait pas d'autorisation tant que le circuit n'entrait pas en contact avec des zones réputées sensibles du point de vue de la faune". Selon lui, un "refus d'autorisation" aurait été "notifié formellement" à RPV si elle avait persisté à vouloir utiliser un premier tronçon de remplacement situé au-dessus de l'Orient dans le périmètre de protection du Grand Tétrás. En revanche, toujours selon la même réponse, une "autorisation spéciale" n'avait pas été nécessaire pour le nouveau tracé, s'agissant d'un rallye à effectuer en automne, "ce qui n'aurait pas été le cas en hiver ou au printemps". On constate ainsi que le CCFN a porté sur la question du nouveau tracé une appréciation distincte de celle à laquelle le Service des forêts s'était livré pour les autres tronçons : sans se borner à examiner à titre préalable la compatibilité d'un usage de la route en cause avec le droit forestier, il a délibérément renoncé à notifier une décision de refus eu égard aux exigences en matière de protection de la faune, partant a délivré implicitement une autorisation. Ce faisant, il s'est conformé à l'art. 2 du règlement d'exécution de la loi vaudoise sur la faune, selon lequel notamment toute manifestation susceptible de déranger la faune appelle une autorisation de la conservation de la faune. C'est cette autorisation, dont la portée est indépendante par rapport à celle qui a été délivrée par le Service des automobiles, qu'il y a lieu d'examiner ci-après.

b) Pour le CCFN, le nouveau tracé est "acceptable", compte tenu de ce qu'il n'empiète pas sur le périmètre qui a été délimité pour la protection du Grand Tétrás dans la zone considérée; en particulier, la saison choisie pour le rallye n'est ni le printemps, où la reproduction pourrait être perturbée, ni l'hiver, où

l'équilibre énergétique des sujets de cette espèce implique d'éviter les dérangements; il s'agirait donc d'une "moins mauvaise solution". D'emblée, on ne s'explique pas pourquoi une mauvaise solution aurait dû être choisie, fût-elle moins mauvaise que d'autres. La tâche de l'autorité en matière de protection de la faune est en effet non pas de désigner à tout prix telle solution mais bien de décider si celle qui lui est soumise est conforme aux exigences légales. L'art. 12 al. 1er LPN prévoit que la disparition d'espèces animales et végétales indigènes doit être prévenue par le maintien d'un espace vital suffisamment étendu (biotopes), ainsi que par d'autres mesures appropriées. Si le droit fédéral ne définit pas plus précisément la notion de biotope, il est admis qu'il ne s'agit pas de tout milieu biotique mais d'un espace vital suffisamment étendu, qui exerce une certaine fonction (ATF 121 II 161). L'art. 18 b al. 1er LPN attribue aux cantons le soin de veiller à la protection des biotopes d'importance régionale et locale; il s'agit là pour eux d'une obligation qui découle directement et impérativement du droit fédéral (ATF 116 Ib 203). La question de savoir si l'on se trouve en présence d'un tel biotope se résout à l'aide des critères énumérés à l'art. 14 OPN (Keller/Zufferey/Farländer, op. cit., n. 17 ad art. 18b). Selon cette disposition, est notamment un biotope l'espace vital naturel d'une espèce spécialement désignée pour être protégée, que ce soit par l'annexe 1 de l'OPN (liste des espèces indicatives des milieux naturels), par la loi sur la chasse (espèces protégées selon son art. 7) ou les Listes rouges établies par l'OFEFP. Ainsi, même si les cantons n'ont pas délimité à l'avance des zones à considérer comme biotopes d'importance régionale ou locale, c'est à l'occasion de l'octroi de telle autorisation particulière, notamment en matière de construction, que leur existence et leur emplacement doivent être déterminés, en effectuant une pesée des intérêts en présence (Keller/Zufferey/Farländer, op. cit., n. 22 ad art. 18; ATF 118 Ib 485, où le Tribunal fédéral a considéré qu'un plan de quartier empiétait sur un biotope abritant le martin-pêcheur). L'espace vital à déterminer ne comprend pas seulement la surface nécessaire à la survie de l'espèce en cause mais également des "zones-tampon suffisantes du point de vue écologique", au sens de l'art. 14 al. 1er let. d OPN (Keller/Zufferey/Farländer, op. cit., n. 18 ad art. 18b). En l'espèce, le Grand Tétrás figure dans la Liste rouge des espèces animales menacées de Suisse reconnues par l'OFEFP. Dans un rapport distribué par le CCFN en 1994 ("Statut et conservation du Grand Tétrás dans le Jura vaudois"), on lit que le Grand Tétrás a fait l'objet d'une étude globale approfondie dans le canton de Vaud, celui-ci possédant la plus importante population de cette espèce en Suisse, et que la région du Risoux à l'ouest du Brassus abrite précisément un noyau de cette population. Sur mandat du CCFN, une carte des périmètres et sanctuaires de protection du Grand Tétrás a d'ailleurs été établie en 1993, qui fait figurer un tel espace vital dans cette région. Cela étant, il faut admettre qu'il s'agit là d'un biotope d'importance régionale ou locale au sens de l'art. 18b LPN. Le nouveau tracé longe ce périmètre de protection du Grand Tétrás et s'en rapproche à quelque 200 m., sans qu'il soit établi qu'une telle distance, si elle vaut pour les dérangements causés par des promeneurs ou des skieurs (cf. Le Grand Tétrás : statut et conservation des populations du Jura vaudois, Actes du colloque de la Société suisse de biologie de la faune, textes réunis par Cornelis Neet, 1993, p. 223, ci-après Neet), soit suffisante pour atténuer les nuisances sonores d'un rallye. L'intensité du bruit des moteurs des voitures de course, le caractère inhabituel de la manifestation, les reconnaissances du tracé auxquelles les pilotes se livrent à titre préalable ainsi que l'apport d'un public motorisé ne sauraient demeurer sans effet dans cette zone tranquille. Cela étant, vu l'extrême sensibilité du Grand Tétrás au dérangement et les conséquences de celui-ci sur la survie menacée de l'espèce (Neet, op. cit., p. 227; Sermet/Ravussin, Les oiseaux du canton de Vaud, 1996, p. 151; Conservation de la faune,

statut et conservation du Grand Tétras dans le Jura vaudois, septembre 1994, p. 4), on peut douter que la marge susmentionnée ait été adéquate. De toute manière, l'art. 14 al. 5 OPN prévoit que les autorisations pour des atteintes d'ordre technique qui peuvent entraîner la détérioration de biotopes dignes de protection ("die schutzwürdiger Biotope beeinträchtigen können") ne peuvent être accordées que si l'atteinte s'impose à l'endroit prévu et qu'elle correspond à un intérêt prépondérant. Or, l'intérêt de RPV à faire se dérouler un rallye en partie sur le nouveau tracé plutôt qu'ailleurs ne saurait être considéré comme prépondérant. Entre l'intérêt à ne pas risquer d'amenuiser davantage l'habitat d'une espèce figurant sur la liste rouge établie par l'OFEFP des espèces animales menacées et l'intérêt de RPV à diversifier ses épreuves, il s'imposait ainsi d'attribuer davantage de poids au premier. A cela s'ajoute que la protection du Grand Tétras n'avait pas à entrer seule en considération puisque la présence de cette espèce est l'indicateur d'une forêt qui permet une diversité maximale d'espèces animales (OFEFP, Aide-mémoire/sylviculture et Grand Tétras, 1993, p. 14). Ainsi il est établi que d'autres espèces, telle la gélinotte des bois (Glaire/Magenat, Oiseaux nicheurs de la Haute Vallée de l'Orbe, 1994, p. 44), qui figure sur la liste rouge précitée, occupent non seulement le secteur de protection du Grand Tétras mais également la région préservée du nouveau tracé et méritent eux aussi protection. L'autorité intimée ne pouvait par conséquent s'abstenir d'effectuer en ce qui les concerne la pesée des intérêts précitée. Cela étant, on doit considérer que cette autorité n'a pas satisfait aux exigences du droit fédéral. La législation forestière 4.

Le nouveau tracé emprunte-t-il une route de nature forestière, auquel cas l'art. 13 al. 3 OFO exclut de l'affecter à un rallye automobile ? Cette question s'imposait au Service des automobiles au moment de statuer sur la demande d'autorisation présentée par RPV et il faut y répondre par la négative. a) La législation forestière ne contient aucune définition de la route forestière, que l'on se place avant ou après l'adoption de la loi fédérale sur les forêts du 4 octobre 1991 (cf. Jaissle, *Der dynamische Waldbegriff und die Raumplanung*, Zurich, 1994, p. 119). Dans un arrêt rendu en 1995, le Tribunal fédéral a indiqué, s'agissant d'une route à construire, qu'elle ne pouvait être qualifiée de forestière que si elle était nécessaire à l'exploitation de la forêt, servait dans une large mesure à la conservation de celle-ci et répondait aux exigences forestières du point de vue du tracé et de l'équipement; il a ainsi nié que tel fût le cas d'une route dont le but était essentiellement le développement touristique d'une région (ATF 111 Ib 45). En l'espèce, si les conditions énumérées par le Tribunal fédéral sont réalisées pour le nouveau tracé, le Service des forêts considère néanmoins que celui-ci assure une fonction de liaison régionale et permet un accès à des riverains non exploitants agricoles, de sorte qu'il ne pourrait être qualifié de route forestière au même titre qu'une route se terminant en cul-de-sac. Chargé d'appliquer l'art. 15 al. 3 LFo, selon lequel les cantons pourvoient à la signalisation, notamment celle qui indique l'interdiction d'accès des forêts aux véhicules à moteur (cf. Heimann-Krähemann, *Der Schutz des Waldes vor Immissionen*, thèse, Zurich, 1995, p. 150 et *Environnement*, Bulletin de l'OFEFP, 2/1995, p. 28), le Service des forêts a entamé une "étude pilote" devant permettre de définir les critères applicables pour désigner les routes à fermer. Il n'a cependant pas pris de parti à ce jour en ce qui concerne le nouveau tracé, dont le statut demeure incertain. Pour le chef du Service des forêts, "on peut raisonnablement penser qu'il sera opportun d'autoriser l'accès (...) mais c'est spéculation" (cf. ses déterminations du 15 octobre 1997). Pour sa part, entendu à l'audience, un inspecteur forestier membre du groupe de travail relatif à l'étude pilote précitée, a déclaré que la fermeture au trafic automobile serait proposée s'agissant du nouveau tracé. b) L'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage a élaboré les deux critères

suiuants pour pouoir qualifier une route de forestière (cf. sa lettre du 6 mai 1998). Il doit tout d'abord s'agir d'une route qui soit nécessaire à l'exploitation de la forêt et qui réponde en priorité aux besoins de transport de la gestion forestière, même si elle peut satisfaire également d'autres besoins, tels ceux de l'agriculture et de la chasse (cf. la publication de l'OFEP à paraître en automne 1998 "Notion de la desserte forestière", établie sous la direction du professeur Hans-Rudolf Heinimann, EPF, Zurich, p. 6). Ce n'est qu'en présence de ces caractéristiques que des subventions forestières sont allouées. Il faut en outre que l'emprise de la route n'ait pas fait l'objet d'une décision de défrichement lui faisant perdre son caractère forestier (cf. Jenni, op. cit., p. 36). c) En l'espèce, le nouveau tracé se présente comme un chemin goudronné à surface irrégulière, étroit, sinueux, entrecoupé de plusieurs clédars "canadiens" et traversant des forêts et pâturages boisés. Selon l'inspecteur forestier entendu comme témoin, il est utilisé essentiellement par les forestiers et les promeneurs. Il ne dessert au surplus que quelques exploitations d'estivage. Une seule habitation ouverte à l'année se trouve sur son passage à l'une de ses extrémités, à saoir la colonie de vacances des Grandes Roches, qui est plus directement accessible à partir du Brassus. Il faut ainsi admettre que le nouveau tracé a une vocation essentiellement forestière et n'a pas la fonction d'une liaison régionale. Il a d'ailleurs bénéficié de subventions forestières, accordées sur la base d'une expertise par les autorités fédérales et cantonales et n'a pas fait l'objet d'une autorisation de défrichement. Partant, sa nature forestière doit être admise. En en faisant abstraction, le Service des automobiles a violé le droit fédéral. Par ces motifs le Tribunal administratif arrête : I. Le recours est admis. II. La décision du Centre de conservation de la faune et de la nature du 7 juillet 1997 est annulée. III. La décision du Service des automobiles du 19 août 1997 est annulée. IV. Les recourantes Pro Natura Vaud et Pro Natura LSPN ont droit à des dépens, par 2'000 (deux mille) francs qui leur seront versés pour moitié par le Service des forêts, de la faune et de la nature et pour moitié par le Service des automobiles et de la navigation. V. Les frais du présent arrêt sont laissés à la charge de l'Etat. Lausanne, le 28 juillet 1998/vz/gz Le président: Le présent arrêt est communiqué aux destinataires de l'avis d'envoi ci-joint. Le présent arrêt peut faire l'objet, dans les trente jours dès sa notification, d'un recours de droit administratif au Tribunal fédéral. Le recours s'exerce conformément aux art. 103 ss de la loi fédérale d'organisation judiciaire (RS 173.110).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.