

## **VD\_OMNI GE.2001.0117 vom 9. Januar 2002**

VD Tribunal cantonal, 2002-01-09, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_GE.2001.0117](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2001.0117)

FR: VD\_OMNI GE.2001.0117 du 9 janvier 2002

IT: VD\_OMNI GE.2001.0117 del 9 gennaio 2002

### **Regeste**

WWF Vaud et WWF Suisse c/SFFN | Des essais d'automobiles ne peuvent pas être autorisés sur une route forestière.

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Les véhicules à moteur ne sont autorisés à circuler en forêt et sur des routes forestières que pour accomplir les activités de gestion forestière. Le Conseil fédéral règle les exceptions nécessaires pour l'armée et pour l'accomplissement d'autres tâches d'intérêt public.

#### **E. 2**

Les cantons peuvent admettre d'autres catégories d'usagers sur les routes forestières pour autant que la conservation des forêts ne s'en trouve pas menacée et qu'une telle décision ne soit pas contraire à l'intérêt public.

#### **E. 3**

Les cantons pourvoient à la signalisation et aux contrôles nécessaires. Là où la signalisation et les contrôles ne suffisent pas, il est possible d'installer des barrières." Dans son Message concernant la loi fédérale sur la conservation des forêts et la protection contre les catastrophes naturelles (Loi sur les forêts) du 29 juin 1988 (ci-après : le Message), le Conseil fédéral s'est exprimé comme il suit au sujet de cette disposition (FF 1988 III 182) : " seule la circulation indispensable à l'économie forestière est autorisée en forêt et sur les routes forestières ", les véhicules à moteur n'étant admis " que s'ils servent à la gestion ou à l'entretien des forêts, à la vente ou au débardage des bois " et seuls faisant exception " les véhicules militaires, s'ils circulent dans l'intérêt de la défense nationale, ainsi que les ambulances et les véhicules de pompiers ou de police ". C'est ainsi que l'art. 13 al. 1er de l'ordonnance sur les forêts (RS 921.01; OFo) énumère de façon exhaustive les exceptions prévues à l'art. 15 al. 1er, 2ème phrase LFo, à savoir les véhicules servant au sauvetage, au contrôle policier, aux exercices militaires et, depuis une modification datant de 1997, à l'entretien de lignes de télécommunications (Jenny, Pour que les arbres ne cachent pas la forêt : un guide à travers la nouvelle législation sur les forêts, publié par l'OFEPF, 1994, p. 52). Quant à l'al. 3 de cette disposition, il prévoit que " les manifestations organisées avec des véhicules à moteur sont interdites en forêt et sur les routes forestières"; comme l'indique Jenny (op. cit., p. 52), cette interdiction est prévue sans équivoque et sans laisser de porte ouverte à des exceptions. Le deuxième alinéa de l'art. 15 LFo prévoit certes que les cantons sont habilités à désigner " d'autres catégories d'usagers sur les routes forestières pour autant que la conservation de la forêt ne s'en trouve pas menacée et qu'une telle décision ne soit pas contraire à l'intérêt public ". Le Message justifiait cette extension par le fait qu' " il est fréquent que les routes forestières servent aussi à l'agriculture et plus particulièrement à

l'exploitation des alpages ". Mais, si cette disposition peut viser le trafic agricole de transit vers les alpages, le transport de bois, l'affouragement du gibier en hiver, voire les trajets pour charger du gibier abattu (BO N 1991 309 ss, interventions Rüttimann, Tschuppert et Houmard), elle ne saurait fonder la transformation d'une route forestière en voie de communication à des fins touristiques (accès à des téléphériques ou à des quartiers de chalets), ce que seul un défrichement permettrait (Jenny, op. cit., p. 52; Windlin, La loi sur les forêts est claire : les voitures sont bannies des bois, in Bulletin de l'OFEP 2/95, p. 29). En l'espèce, même si l'intérêt économique de la région est invoqué, on ne saurait considérer que les essais de l'entreprise Mercedes concernent en eux-mêmes l'application d'une tâche d'intérêt public. Il faut admettre plutôt, comme l'a retenu l'OFEP en exigeant leur cessation au titre de mesure de compensation écologique dans le cadre de défrichements, que lesdits essais contredisent un intérêt public au sens de l'art. 15 al. 2 in fine LFo, à savoir la sauvegarde de la faune aux abords de la route de Moille Ronde. L'intérêt public à la protection des animaux sauvages est d'ailleurs expressément mentionné à l'art. 14 al. 2 LFo, qui prévoit que : " si la conservation des forêts ou un autre intérêt public l'exige, par exemple la protection des plantes ou d'animaux sauvages, les cantons doivent (...) limiter l'accès à certaines zones forestières ". Comme les essais litigieux constituent au surplus certainement une manifestation organisée avec des véhicules à moteur, au sens de l'art. 13 al. 3 OFo susmentionné, ils s'avèrent prohibés par la réglementation fédérale, à l'instar d'un rallye automobile sur route forestière (Tribunal administratif, arrêt GE 97/0127 du 28 juillet 1998). b) L'autorité intimée invoque l'art. 16 al. 3 de la loi forestière, dont la teneur est la suivante : "Tenant compte des objectifs de l'aménagement forestier et notamment lorsque la fonction d'accueil de la forêt l'exige, les communes en accord avec le département peuvent soustraire des routes forestières à l'interdiction générale de circuler. Les périmètres forestiers importants de grande valeur biologique sont fermés à la circulation". L'Exposé des motifs et projet de loi forestière s'exprimait comme il suit au sujet de cette disposition (cf. BGC juin 1996, p. 902 et 903) : "La législation fédérale a prévu, trop généralement peut-être, la fermeture quasi totale de chemins forestiers à la circulation automobile (...) Sachant que certaines routes ont un caractère forestier manifeste mais qu'elles constituent un accès incontesté à des points de vue, lieux de détente, etc., il est proposé de pouvoir les soustraire à l'interdiction générale lorsque cela est pertinent et cohérent, d'où la référence à l'aménagement forestier, notion précisée aux art. 21 et ss de ce projet. Afin de clarifier les intentions et d'éviter tout équivoque, il est clairement énoncé le fait que de telles dispositions ne sauraient être arrêtées lorsque les fonctions de refuge naturel d'un périmètre sont manifestes. La réserve relative aux nécessités de la conservation de la forêt rappelle le caractère exceptionnel de la dérogation et la vérification préalable qu'il n'en résulte pas une pression excessive sur le milieu forestier et naturel concerné". Contrairement à ce que prétend l'autorité intimée, on ne saurait attribuer à l'art. 16 al. 3 de la loi forestière la portée d'une règle de droit cantonal autonome, dans une hypothèse où la matière est déjà saisie par le droit fédéral. Ce serait en effet déroger à celui-ci, de sorte que la règle cantonale devrait être considérée comme sans portée (ATF 127 I 60, spéc. 68 et les renvois; Häfelin/Haller, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, Zurich, 2001, n. 1185 à 1187; Moor, Droit administratif, vol. I, 2ème éd., ch. 2.2.7.4). Or tel est le cas en l'espèce, où, on l'a vu, la réglementation forestière fédérale prohibe elle-même les essais litigieux sur une route forestière. Il n'y a donc plus de place pour une norme cantonale contraire, de sorte que la soustraction des routes forestières à l'interdiction générale de circuler dont il est question à l'art. 16 al. 3 de la loi forestière ne peut par principe pas s'appliquer aux essais en cause. Une

telle soustraction serait de toute manière exclue au vu des exigences figurant à la disposition précitée : on ne saurait soutenir que les essais automobiles en cause font appel à la " fonction d'accueil de la forêt ", ou participent à " l'aménagement forestier ". 3.

L'interdiction des essais de véhicules Mercedes sur la route de Moille Ronde est également prévue expressément par des décisions administratives exécutoires. Octroyant des autorisations de défrichement en 1994 et 1996, l'OFEFP a d'abord institué puis confirmé une charge imposée à la Commune d'Ormont-Dessus consistant à mettre fin aux dits essais qui avaient débuté avant l'entrée en vigueur de la LFo. Comme l'ont admis l'autorité intimée et la Commune d'Ormont-Dessus, auxquelles les décisions y relatives avaient été notifiées, ladite condition aux défrichements n'a pas été contestée, de sorte qu'entrée en force, elle aurait dû et doit toujours être exécutée. L'entreprise Mercedes, à laquelle la seconde de ces décisions a été communiquée directement en 1996 et qui ne l'a pas non plus contestée, n'ignorait pas qu'à teneur de celle-ci, les essais litigieux n'étaient exceptionnellement tolérés que jusqu'à fin 1997; elle ne saurait donc plaider aujourd'hui qu'elle comptait de bonne foi bénéficier d'une autorisation ultérieurement. Certes a-t-il été envisagé de remplacer ladite charge à l'occasion d'une procédure de défrichement du tracé même de la route de Moille Ronde, de façon à permettre les essais automobiles litigieux. Mais, comme cela ressort de la correspondance échangée à ce sujet entre la Commune d'Ormont-Dessus et l'OFEFP, aucun réexamen des décisions rendues par celui-ci en 1994 et 1996 n'est intervenu, seul un défrichement de la route de Moille Ronde assorti de nouvelles mesures de compensation devant conduire à la suppression de la charge en cause. Or, la demande d'un tel défrichement n'a pas abouti, la procédure y relative ayant même été suspendue, selon avis de l'autorité intimée du 28 novembre 2001 " d'entente avec l'ensemble des intervenants ", apparemment au vu des difficultés rencontrées pour faire approuver cette solution. Dans ces conditions, une négociation étant " en cours " comme exposé en page 2 de la réponse de l'autorité intimée pour " redéfinir " les conditions posées aux défrichements intervenus antérieurement, on ne peut que constater en l'état l'existence d'une charge excluant les essais litigieux, qui s'imposait à l'autorité intimée. Enfin on ne saurait suivre la Commune d'Ormont-Dessus et l'entreprise Mercedes lorsqu'elles laissent entendre qu'en acceptant une invitation à une présentation des essais litigieux fixée au 15 janvier 2002, le représentant des recourantes a été d'accord qu'ils se poursuivent jusqu'à l'aboutissement de pourparlers en cours : admettre d'observer ces essais n'a pas une telle portée, ce d'autant moins que ledit représentant a simultanément déclaré qu'ils étaient inacceptables et allaient d'ailleurs entraîner une intervention des recourantes. 4.

Au vu des motifs qui précèdent, on laissera indécises les questions de savoir si les essais litigieux sont compatibles avec les exigences fédérales et cantonales en matière de protection de la nature, notamment eu égard à la région particulière traversée par la route de Moille Ronde et à la présence d'espèces animales protégées, et si les intérêts économiques invoqués par leurs organisateurs prédominent. 5.

Selon l'art. 55 al. 1 et 2 LJPA, l'arrêt règle le sort des frais et dépens, qui sont en principe supportés par la ou les parties qui succombent, le tribunal pouvant mettre un émolument à la charge des communes. Déboutées dans leurs conclusions tendant à l'irrecevabilité du recours respectivement à son rejet, la Commune d'Ormont-Dessus et l'entreprise Mercedes seront chargées chacune d'une moitié des frais de justice.