

Guide des chemins ruraux et chemins d'exploitation

7^e édition

Jean Debeaurain

Docteur en Droit

Avocat honoraire au Barreau d'Aix-en-Provence
Spécialiste en droit immobilier et rural
Maître de conférences honoraire

Éditions Edilaix

Le code de la propriété intellectuelle n'autorisant, aux termes des paragraphes 2 et 3 de l'article L122-5, d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, sous réserve du nom de l'auteur et de la source, que « les analyses et les courtes citations justifiées par le caractère critique, polémique, pédagogique, scientifique ou d'information », toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle, faite sans consentement de l'auteur ou de ses ayants droit, est illicite (art. L122-4). Toute représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, notamment par téléchargement ou sortie imprimante, constituera donc une contrefaçon sanctionnée par les articles L 335-2 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

Guide des chemins ruraux et chemins d'exploitation
7^e édition

ISBN 978-2-36503-058-8

© Éditions EDILAIX

www.edilaix.com



Sommaire

- **Avant-propos**

- **Introduction**

TITRE 1. LES CHEMINS RURAUX

- **Chap. I**

La notion de chemin rural

- **Chap. II**

Le régime des chemins ruraux

- **Chap. III**

Les chemins ruraux dans l'aménagement foncier

- **Chap. IV**

Les carraires et drailles

- **Chap. V**

La procédure juridictionnelle

TITRE 2. LES CHEMINS ET SENTIERS D'EXPLOITATION

- **Chap. I**

La notion de chemin d'exploitation

- **Chap. II**

Le droit d'usage des bénéficiaires

- **Chap. III**

La modification de l'assiette du chemin

- **Chap. IV**

L'entretien et la remise en état

- **Chap. V**

Les chemins et sentiers d'exploitation issus des opérations d'aménagement foncier agricole et forestier (remembrement)

- **Chap. VI**

La procédure juridictionnelle

ANNEXES

I Rapport d'expertise

II Arrêtés préfectoraux sur les *carraires* en Provence

III Cour d'appel d'Aix-en-Provence, arrêt du 23 avril 1996

IV Décision de refus de rétablissement des *carraires*

V Circulaire du 30 août 1988 relative aux plans départementaux de promenade et de randonnée

VI Cour administrative d'appel de Marseille, 7^o ch, du 10 avril 2012, conclusion S. Deliancourt

VII Textes : Code rural et de la pêche maritime

Titre sixième : Les chemins ruraux et les chemins d'exploitation

VIII Circulaire du 18 décembre 1969 relative aux caractéristiques techniques, à l'emprise, à la conservation, et à la surveillance des chemins ruraux

IX Glossaire de vocables d'antan ou régionaux désignant chemins, voies et passages.

Avant-propos¹

Traditionnelles, les dénominations de chemins ou sentiers d'exploitation, de carraires, de chemins vicinaux ou voisins, sont aussi de grande actualité. Un âpre contentieux se développe à leurs propos ; il contraint à oublier la poésie de ces expressions qui fleurissent bon le foin coupé, la lavande chaude, les airelles ou les giroflées. Le sort de ces chemins qui joignent les héritages entre eux était déjà incertain lorsqu'ils servaient seulement aux exploitations rurales. Désormais utilisés pour desservir des habitations et des bâtiments de toutes sortes, ils complètent le réseau des voies publiques et des servitudes de passage.

En droit, ces termes sont difficiles à manier. Ils le sont en raison de leur proximité avec des qualifications légales assorties d'un régime déterminé et parfois rigoureux. Faute de titre constitutif, faute de pouvoir invoquer la prescription acquisitive, faute d'enclave avérée, le maintien ou le rétablissement d'un chemin d'exploitation permet d'éviter la stérilisation d'une parcelle ; le voisinage lutte souvent pour empêcher le passage autant que pour mettre obstacle à l'utilisation d'une terre dont l'abandon lui a profité. Surtout, l'origine coutumière de ces chemins rend malaisé le recours aux notions romaines. Plaquées *a posteriori* sur des solutions initialement consacrées pour elles-mêmes et sans référence aux qualifications générales d'indivision ou de servitudes, elles semblent malmenées. Le sentiment s'accuse que ces solutions traditionnelles sont appelées à la rescousse pour tourner les catégories légales. Les dénominations ancestrales de nos campagnes renvoient davantage à une situation établie, à un usage constant, à une communauté d'exploitants, à la possession, voire à l'apparence, qu'à la propriété ou à ses démembrements. L'harmonisation des uns et des autres est nécessairement délicate. Le Code civil ne s'en était guère soucié (art. 538, 542, 648, 1370) ; il s'était contenté de faire réserve des « lois sur la police rurale » (art. 652). Le Code rural comportait, dès l'origine, quelques dispositions sur les chemins d'exploitation. La doctrine s'y est peu intéressée.

1- Avant-propos de la 5^e édition du Guide des chemins et sentiers d'exploitation, 2014.

Pour se risquer à l'étude des dispositions légales et, surtout, des solutions prétoriennes, il fallait être armé de solides connaissances, mais aussi d'une vaste culture, d'un goût affirmé pour l'histoire et ses enseignements et d'une véritable intuition juridique. Il fallait être capable de sentir ce que les qualifications juridiques usuelles peuvent apporter, tout en mesurant leurs limites et leur impuissance à tout expliquer. Il fallait une large expérience des espèces et de ces circonstances concrètes qui, toujours, enrichissent l'intelligence des raisons de la loi. Monsieur Jean DEBEAURAIN témoigne une fois de plus de ces qualités rares dont il fait profiter aussi bien les étudiants des facultés de droit où il enseigne que tous les juristes qui le lisent avec grand intérêt.

Cette nouvelle édition complétée et mise à jour donne à cette œuvre utile une richesse renouvelée. Elle sera appréciée comme les précédentes pour l'ampleur des informations qu'elle fournit, pour sa clarté et pour son incontestable utilité.

Confirmant le succès d'un ouvrage original, dont la richesse et la précision font la qualité et l'utilité, l'édition 2014 de ce guide apporte une mise à jour toujours bienvenue. La théorie des chemins et sentiers, mise à la disposition des juristes et des particuliers est ainsi encore complétée. Elle contribue de façon exemplaire à la clarification des qualifications. Les distinctions multiples et complexes qui alimentent un contentieux foisonnant sont mises en perspective.

En présentant très clairement la formation historique des notions, l'ouvrage offre le fil conducteur qui permet de se retrouver dans ce dédale. Le lecteur bénéficie ici de bien plus qu'un tableau commenté de tous les chemins et sentiers. En particulier, la définition et le régime des chemins ruraux sont exposés dans toutes leurs subtilités. Il faut la maîtrise et l'expérience rares de Monsieur Jean DEBEAURAIN pour parvenir à présenter un tel traité de la voirie communale.

Christian ATIAS †

Introduction

1. – Généralités. – Depuis deux cents ans, la voirie a subi une évolution remarquable liée à l’augmentation de population, à l’urbanisation et à la modernisation des moyens de communication.

Ce processus s’est amplifié par le développement des résidences secondaires, des loisirs et par le souci des collectivités locales d’attirer toujours plus de touristes, randonneurs, cyclistes, cavaliers et autres promeneurs¹.

Au cours de ces deux siècles, les chemins privés des grands domaines se sont transformés, du fait de leurs morcellements, en chemins d’exploitation ou d’intérêt agricole. Il était inévitable que de simples voies privées utiles à l’agriculture soient au fil du temps intégrées dans le réseau des voies communales, sauf à disparaître en l’absence d’utilité particulière ou locale². Si l’Etat doit veiller à la cohérence et à l’efficacité du réseau routier dans son ensemble³, les communes doivent s’efforcer de maintenir des voies communales et rurales de qualité pour contribuer à créer, avec les propriétaires de chemins privés, un maillage efficace des territoires ruraux. Tous ces acteurs jouent un rôle essentiel dans l’aménagement du territoire.

Le régime juridique de ces voies a parallèlement évolué pour donner un ensemble à peu près cohérent. Mais cette progression a été longue et complexe. Il a fallu amender les lois anciennes pour tenir compte de situations nouvelles avant de disposer de textes adaptés. Et

1- Évolution retracée par Pierre Clergeot « *les chemins quels statuts ?* », *Géomètre* 2013, p. 28. Depuis l’année 1994, sont organisées dans toute la France, à l’initiative de CodeVert, les Journées des Chemins. Elles « *ont pour but de montrer au grand public l’intérêt que portent les pratiquants des loisirs verts aux chemins ruraux et à la protection de leur environnement* ». Ce sont des chantiers d’entretien, de nettoyage, et de réouverture des chemins ruraux qui mettent en relation conviviale tous les usagers bénévoles. Les « *Chemins noirs* » empruntés par l’écrivain Sylvain Tesson, ne sont pas si sombres ! Les écrivains ont quelques fois laissés l’empreinte de leur nom sur des chemins réputés, tel, par exemple, Stevenson avec son journal « *Voyage avec un âne dans les Cévennes* ». Cette pérégrination de l’auteur a entraîné, en 1978, la consécration d’un itinéraire classé GR 70.

2- En 2012, Il y avait en France environ 750 000 km de chemins ruraux, selon B. Fleury, in « *Les chemins ruraux* », *Territorial éditions*.

3- Art. L.111-1 du code de la voirie routière. Pour une étude synthétique, voir le titre 2 Les chemins in *Droit rural*, précis Domat, *LGDJ* 2022 par Nicolas Dissaux.

le système juridique mis en place en dernier lieu n'a pu entièrement laisser de côté les régimes antérieurs, ce qui a entraîné, en pratique, des complications et confusions regrettables. Enfin, l'attachement profond et exclusif des propriétaires à la terre a créé des états de fait qui ne pouvaient être ignorés du législateur qui a dû admettre, à certaines conditions, les « *anticipations* » des riverains.

2. – Difficultés. – Les questions de voirie rurale ont toujours été d'une grande complexité. Un auteur ancien, Isambert ¹, observait déjà qu'en ce domaine on ne trouve « *que des notions vagues, incomplètes et souvent erronées dans les auteurs les plus estimés* ».

S'efforçant de mettre en ordre les textes anciens, notamment de l'Ancien Régime, il nous éclaire sur le conflit entre le pouvoir royal qui préconisait le libre passage sur les grands axes et les seigneurs locaux contraints d'entretenir les chemins traversant leur domaine, c'est-à-dire le plus souvent les chemins vicinaux. Corvées et droits de péage permettaient, en partie du moins, d'assumer l'entretien de la voirie locale alors que les voies royales étaient à la charge du trésor. La suppression des corvées édictée par le pouvoir central à la veille de la Révolution n'allait pas dans le sens des intérêts des seigneurs...

Pour cerner la notion de chemin rural, il est donc nécessaire de retracer l'évolution historique de la voirie, au moins depuis la fin du XVIII^e siècle.

3. – Sous l'Ancien Régime. – À la veille de la Révolution française, en 1776, Louis XVI, par un arrêt du 6 février, organisait les routes en quatre classes ou ordres :

La 1^{re} classe comprenait les grandes routes qui traversaient la totalité du royaume, ou qui conduisaient de la capitale aux principales villes, ports ou entrepôts de commerce ;

La 2^e classe, les routes par lesquelles les provinces et les principales villes du royaume communiquaient entre elles...Elles étaient moins importantes que les précédentes ;

La 3^e classe, celles qui avaient pour objet la communication entre les villes principales d'une même province, ou les provinces voisines ;

La 4^e classe, les chemins particuliers destinés à la communication des petites villes ou bourgs.

La largeur des voies était définie logiquement selon l'appartenance à l'une ou l'autre classe.

1- François-André Isambert, Traité de la voirie rurale et urbaine – 1825.

Les grands chemins ont presque toujours été aménagés au moyen de la « corvée royale », généralisée en 1738, et ce, jusqu'à sa suppression par un édit du 6 février 1776-¹ et une ordonnance du 27 juin 1787.

Pour les chemins de traverse ou vicinaux, un arrêt du Parlement de Paris du 15 juin 1786 homologuant un règlement de la Sénéchaussée de Saumur, indiquait qu'ils seraient refaits et entretenus par les propriétaires, usufruitiers, cultivateurs et riverains chacun en ce qui le concernait.

4. – Dans la période révolutionnaire. – Des principes nouveaux apparaissent quant à la voirie vicinale. Les communes deviennent propriétaires de leurs chemins, rues, places publiques, que l'État ne prenait plus en charge.

Les corvées personnelles sont abolies, seules demeurant les corvées réelles² qui seront supprimées en 1793, encore qu'avec le Gouvernement consulaire, on pensait que la corvée réelle, ou prestation en nature, pourrait être rétablie pour la réparation des chemins vicinaux, et on invita même les conseils municipaux à indiquer le mode d'organisation qui avait leur préférence³. Ainsi, la prestation en nature a été utilisée dans beaucoup de localités, car selon l'Instruction du Ministre de l'Intérieur de l'époque⁴, « *les chemins vicinaux sont utiles à tous les habitants, dans des proportions différentes ; c'est la raison de l'intérêt de chacun que doivent être partagées entre tous les journées nécessaires à la réparation des chemins* ». La légalité du système était un peu douteuse !

Ce sont les textes révolutionnaires qui ont mis en avant les idées fondatrices du régime de la voirie communale et en particulier rurale :

1°) Quiconque ne pourra prétendre à un droit de propriété ni de voirie sur les chemins publics, rues et places, des villages, des bourgs ou villes ;

2°) Les terrains pris ou fouillés pour la confection des chemins ruraux seront indemnisables à la suite d'une procédure de conciliation devant les Directoires de districts (Sous-Préfecture), sauf appel porté devant les Directoires de départements (Préfecture) ;

1- Mais, rétablie en août de la même année sur opposition du parlement, par voie de *remontrances*.

2- Loi du 15 mars 1790.

3- Arrêté du 23 juill. 1802, thermidor an X.

4- Instruction du 27 mai 1805.

3°) Les chemins reconnus par le Directoire de district, nécessaires à la communication des paroisses, seront rendus praticables et entretenus par les communautés sur le territoire desquelles ils sont établis ;

4°) les grands chemins seront faits et entretenus par le Trésor ; les chemins vicinaux le seront aux frais des administrés, sauf nécessité pour le service public.

Un arrêté du Gouvernement du 11 juillet 1797 ordonnera même qu'il « *soit fait dans chaque département un état général des chemins vicinaux, état d'après lequel l'administration départementale désignera ceux qui à raison de leur utilité doivent être conservés, et prononcera la suppression de ceux reconnus inutiles, qui seront rendus à l'agriculture* ».

5. – À partir de 1802, il est rappelé que les chemins vicinaux sont à la charge des communes.

Et un décret du 16 décembre 1811 classe les routes en 3 classes :

— les routes de 1^e et 2^e classe qui seront à la charge du Trésor de l'État ;

— les routes de 3^e classe qui seront à la charge concurremment du Trésor et des départements traversés ; ce sont les routes départementales.

En 1812, les conseils généraux ont dû indiquer celles des routes départementales qu'ils jugeaient devoir être supprimées ou rangées dans la classe des chemins vicinaux – et inversement les chemins vicinaux qui devaient accéder au rang de routes départementales.

Telle est l'ébauche législative de la voirie jusqu'à la loi du 28 juillet 1824, dans laquelle apparaît des notions juridiques que l'on retrouve dans toute l'évolution ultérieure.

6. – Loi du 18 juillet 1824. – Ce texte est muet sur les signes permettant de reconnaître un chemin vicinal¹ ou de le distinguer des autres chemins publics et des chemins de servitude. Rien n'est dit sur leur appartenance. Le nouveau texte se réfère aux lois anciennes.

Selon Isambert, qui s'inspire de la législation romaine², les communications vicinales sont celles qui conduisent de village en village, ou « d'un clocher à l'autre » selon un autre auteur³ ; pour ce qui

1- Appelé *flégard*, ou *flagard*, *chemin vert*, il ne pouvait être labouré à moins de trois raies du bord ; expression parfois réservée au chemin affecté au passage des troupeaux, ou encore *chemin finerot* en Bourgogne.

2- *Op. cit. supra*, p. 155

3- L. – J.-D. Féraud-Giraud

est des communications rurales, c'est-à-dire celles qui ont pour objet l'exploitation des terres, il y a de nombreux chemins privés, individuels ou communs, ou des chemins de servitude, mais il en est d'autres qui sont publics, c'est-à-dire « *ceux à la propriété desquels personne ne peut établir de droit par titre ou possession exclusive* ».

L'auteur en tire pour conséquence que la vicinalité comprend les rues, places de village, bourg qui ne font pas partie de la grande voirie, et les chemins ruraux qui ne sont pas des propriétés privées.

Dans son instruction d'octobre 1824, le Ministre de l'Intérieur utilise par facilité l'expression de chemins communaux¹ pour englober toute la voirie des communes.

Les chemins vicinaux sont ceux qui, ne faisant pas partie des routes royales ou départementales, servent à communiquer d'un lieu public à un autre ou d'un chemin vicinal à un autre. On les appelle également « *chemins de traverse* ». Ils portent d'autres noms selon les régions ; par exemple en Flandre, Boulonnais et Picardie ce sont des « *chemins blancs* » et « *demi-routes* » en Anjou.

Les communications établies pour la culture des terres sont appelées chemins ruraux lorsqu'ils sont propriété publique, et chemins privés ou chemins de servitude lorsqu'ils appartiennent à des particuliers.

Le législateur romain pensait que la plupart des communications vicinales venaient en réalité de la commodité conférée par certains passages empruntés par les habitants, sans que les propriétaires n'aient émis de contestation. Les propriétés non closes ont favorisé des passages, devenus publics par tolérance passive des propriétaires.

Autrement dit, partout où le public jouit d'un passage, il y a une présomption selon laquelle il en devient l'utilisateur, sauf au véritable propriétaire à en revendiquer l'usage exclusif sur le fondement d'un titre ou d'une possession trentenaire. C'est l'origine des présomptions prévues aujourd'hui par les articles L. 161-1 et suivants du code rural et de la pêche maritime (CRPM)².

Les chemins ont été créés par nécessité. En 1833, H. de Balzac illustre parfaitement cet aspect dans son ouvrage *Médecin de campagne* : « *...il consentit à bâtir ici quatre fermes de 100 arpents chacune, et promit d'avancer les sommes nécessaires au défrichement, à l'achat des semences, des instruments aratoires, des bestiaux, et à la*

1- Expression encore répandue mais à éviter aujourd'hui puisqu'on distingue, depuis 1959, les voies communales et les chemins ruraux (Cf. *infra* § 33-1).

2- Le Code rural est devenu Code rural et de la pêche maritime (CRPM) depuis, l'ordonnance n° 2010-462 du 6 mai 2010.

confection des chemins d'exploitation. » L'idée d'exploitation agricole correctement desservie fonde, au profit des agriculteurs d'un même quartier, la présomption d'existence des chemins d'exploitation¹.

7. – Notion de classement. – Le classement est l'opération par laquelle l'autorité administrative consacre au service de la voirie publique un chemin privé ou une propriété privée (Isambert).

En 1797, on décide de dresser un *état général des chemins* qui sont reconnus nécessaires pour rendre les autres à la culture.

En 1805, l'administration publique est chargée de faire rechercher et reconnaître les anciennes limites des chemins vicinaux.

Et la loi du 28 juillet 1824 (commentée par une circulaire du 31 octobre 1924) invite les communes à s'occuper des chemins existants et de leur classement.

8. – Loi du 21 mai 1836. – Expliquée par une circulaire du 24 juin 1836 et une instruction ministérielle du 6 décembre 1870, la loi organique du 21 mai 1836 donne à l'autorité publique le moyen de pourvoir à l'entretien des chemins vicinaux, déclarés tels par le préfet, après délibération du conseil municipal.

Il y a donc bien une législation pour les chemins vicinaux, même si les préfets, en l'état de la carence fréquente des conseils municipaux, n'ont déclaré la vicinalité que pour les chemins qui présentaient quelque importance et qui pouvaient justifier un entretien à la charge des communes. Par ailleurs, les dispositions légales non contraires à la loi de 1836 (art. 22) demeuraient en vigueur de sorte que la combinaison des textes était d'interprétation délicate.

Les chemins vicinaux, selon la loi de 1836, étaient dénommés selon leur importance : chemins vicinaux ordinaires ou de petites communications, chemins d'intérêt commun ou de moyenne communication et chemins vicinaux de grande communication. La classification était donc simple, mais la doctrine avait avancé de nouvelles expressions :

— « *chemins cantonaux* » pour les chemins vicinaux de grande communication ;

— « *routes vicinales* », car l'expression précédente était trop longue !

Ces dénominations n'ont pas prévalu.

1- Aujourd'hui, art. L. 162-1 du Code rural et de la pêche maritime.

Si le chemin vicinal ordinaire va d'un « clocher à l'autre » et intéresse une seule commune, le chemin vicinal d'intérêt commun ou de moyenne communication met en relation et dessert plusieurs communes. Et le chemin vicinal de grande communication relie deux ou plusieurs cantons à « travers plusieurs autres intermédiaires » pour éviter que des régimes différents ne s'appliquent à une même voie.

La définition du chemin vicinal n'apparaîtra qu'avec le second projet de Code rural dans l'article 381 :

« Sont considérés comme chemins vicinaux tous ceux qui, autres que les routes royales et départementales, servent à communiquer d'un lieu public à un autre, soit chef-lieu de Commune, village ou hameau, composé de trois habitations au moins, soit grande route, marché, église édifice ou bien communal, soit fontaine publique, port, bac, rivière ou ruisseau d'un usage commun, ou qui servent à communiquer d'un chemin vicinal à un autre ».

9. – État général des chemins vicinaux et classement. – Un arrêté du Gouvernement du 11 juillet 1797 avait ordonné l'établissement dans chaque département d'un état général des chemins vicinaux. Mais selon un rapport au Roi, le classement était disparate, fait selon les communes sans ordre et sans méthode. C'était soit un catalogue général de toutes les voies publiques et même des chemins ou sentiers d'exploitation, soit un sommaire très succinct de trois ou quatre voies.

C'est la raison pour laquelle le travail a dû être repris sur la base de la loi de 1836 (¹). Un modèle d'état général a même été annexé à une instruction du 24 juin 1836 pour faciliter le recollement.

La loi du 21 mai 1836 distinguait les cas d'ouverture ou de redressement des chemins vicinaux qui donnaient lieu à une expropriation en la forme simplifiée, de la reconnaissance ou déclaration de

1- Selon un rapport, cité par Féraud-Giraud, Servitudes de voirie, 1850 – T II, n° 599, p. 388 –, dès 1837, il était signalé « 360 138 chemins classés, ayant un parcours de 684 764 kilomètres ; 3 810 communes seulement n'avaient point terminé leur classement ; ce nombre n'était plus que de 1 024 en 1841 ; les chemins vicinaux atteignaient alors le nombre de 338 529 et se développaient sur 639 882 kilomètres. En même temps, les chemins de grande communication, qui en 1836 avaient été portés à 1568, présentant un parcours de 34 932 kilomètres, étaient portés, en 1841, à 2 485 lignes, ayant un développement de 52 975 kilomètres, c'est-à-dire presque autant que celui que présentent toutes les grandes routes réunies ». Le 1^{er} janvier 1841, le sol des chemins ruraux occupait en France une surface de 375 382 hectares.

vicinalité d'un chemin public par les préfets qui devaient reconnaître et fixer la largeur des chemins vicinaux. Cette opération avait pour effet d'attribuer définitivement au chemin le sol, dans les limites qu'ils déterminaient ¹.

Cette reconnaissance passait par les étapes suivantes :

a) Les maires dressaient l'état des chemins publics, état qui indiquait :

1° – la direction de chaque chemin, c'est-à-dire le lieu où il commence, celui où il aboutit et les hameaux ou autres localités principales qu'il traverse ;

2° – la longueur des chemins sur le territoire de la commune ;

3° – leur largeur actuelle ; les portions à élargir, l'évaluation des dépenses ; les faits de possession et de jouissance du public et les pièces qui l'établissent.

Étaient annexés toutes les observations et documents que le maire jugeait nécessaires.

b) L'état était déposé en mairie pendant un mois avec avis de publication pour permettre aux intéressés de présenter leurs observations sur le classement, la direction, la largeur, la propriété.

Aucune mise en demeure des propriétaires concernés n'était prévue, mais elle était recommandée.

c) L'état dressé et les oppositions ou réclamations étaient soumis au conseil municipal chargé de donner son avis (ne liant pas le préfet).

d) Délibération et pièces étaient transmises au Sous-Préfet qui transmettait à son tour au Préfet avec son avis motivé.

e) Le Préfet avait la faculté préalable de recourir à enquête, visite des lieux, rapports d'ingénieurs... pour déclarer ensuite par arrêté que « *tels chemins, de telle largeur, font partie des chemins vicinaux de la commune de ...* ».

On retrouve, en moins complet, ce schéma général pour le classement des chemins ruraux (*infra* n° 10).

L'ordonnance n° 59-115 du 7 janvier 1959 en réorganisant la voirie a scellé le sort des chemins vicinaux en les intégrant dans la catégorie des chemins communaux, dans la mesure où ils étaient en état d'entretien suffisant, et où le préfet les avait portés sur une liste dans un délai de six mois. À défaut, ils relevaient de celle des chemins ruraux.

9.1. – Chemins ruraux et chemins d'exploitation : des liens étroits jusqu'en 1881

Avant de parvenir à la remise en ordre législative de la voirie communale, la notion et le régime des chemins ruraux étaient assez

1- Art. 15 de la loi du 21 mai 1836.

fous jusqu'en 1881, au point même que chemins ruraux et chemins d'exploitation étaient parfois englobés sous une même dénomination ; C'est la loi du 20 août 1881 qui les a réglementés séparément tout en les regroupant. Aujourd'hui le Code rural et de la pêche maritime a conservé cette présentation dans un titre sixième intitulé : les chemins ruraux et les chemins d'exploitation, le chapitre I, étant consacré aux chemins ruraux et le chapitre II aux chemins et sentiers d'exploitation.

Cette présentation formelle et les liens étroits révélés dans les divers contentieux m'avaient conduit, après une cinquième édition de ce Guide qui incluait une présentation sommaire des chemins ruraux dans un chapitre préliminaire, à approfondir leur étude à côté des chemins d'exploitation, l'ouvrage comprenant ainsi deux parties complémentaires mieux équilibrées.

Le contentieux, en ce domaine, se nourrit de procès fréquents opposant particuliers et communes à propos des chemins que les uns voudraient qualifier « *d'exploitation* » et les autres de « *rural* »¹. La frontière, parfois ténue, entre ces deux catégories de chemins, vient

1- Voir Cass. 3^e civ. 15 oct. 2013, n° 12-20.886, *RDR*. 2014-39, com. n° 25, D. Lochouarn. ; CAA Marseille, 7^e ch. 19 avril 2012, Daniel c/ Commune de Bagnols en forêt, concl. S. Deliancourt, *Ann. L.* 2012 – 1085, et Annexe VI du présent ouvrage ; le rapporteur public rappelle opportunément les critères et présomptions dont il convient d'user pour adopter l'une ou l'autre qualification ; dans l'affaire en question, le passage occasionnel de quelques promeneurs n'a pas été jugé suffisant pour faire admettre "la voie de passage", alors surtout que le chemin n'était relié à aucun autre chemin ou voie publique. Pour une autre illustration : Cass. 3^e civ. 9 nov. 1999, *RDR* 2000, somm. 352 : « *Dès lors que l'auteur d'une action en revendication avait démontré, au moyen de titres de propriété, que la voie litigieuse, créée en 1901 à l'occasion d'un partage de terres agricoles en vue d'assurer la desserte des différentes parcelles alloties, avait conservé un caractère privé, l'affectation à l'usage du public et l'inscription régulière depuis 1929 sur tous les plans et listes en qualité de chemin rural inclus dans le domaine privé communal n'ont pas été jugées suffisantes pour dénier aux riverains les droits dont ils se prétendaient titulaires* ». Dans le même sens, pour un chemin créé pour charrettes remplaçant un « viol », décrit dans un acte ancien comme étant un chemin d'exploitation et figurant sur le cadastre de 1818, alors que la commune prétendait qu'il s'agissait d'un chemin rural entretenu depuis 1999 (TI Salon, 19 mars 2010, RG n° 11-09-368, Zamora, Ortin, Saez c/ Cne de Pelissanne). Voir également Cass. 3^e civ. 2 juill. 1997, *RDR* 2000-276 et la note Hervé Causse, « *Opposabilité des actes de propriété d'un chemin d'exploitation* ». Cette décision est intéressante ; elle rappelle que celui qui soutient être propriétaire d'un fonds peut invoquer à titre de présomption, vis à vis des tiers, les titres translatifs ou déclaratifs de propriété et que la preuve de la propriété est étrangère à la question de l'opposabilité des actes aux tiers. Voir la jurisprudence récente commentée *in* Revue de la Voirie, novembre-décembre 2023, p. 186 et s., Synthèse, Chemins d'exploitation et chemins ruraux, Juillet 2022-septembre 2023.

d'une évolution singulière de la législation sur la voirie rurale qu'il nous faudra aborder pour mieux comprendre leur originalité juridique.

La loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique, « loi dite 3 DS », contenant des dispositions notables qui modifient le régime juridique des chemins ruraux, ajouté à une jurisprudence récente et abondante en ce double domaine justifiaient cette 7^e édition de l'ouvrage largement abondé.

Titre 1 Les chemins ruraux

Titre 2 Les chemins d'exploitation

Les chemins ruraux

10. – La notion de chemin rural échappe à beaucoup d'élus de petites communes qui, peu familiarisés avec la législation concernée, ne l'ont pas appliquée avec rigueur. Surtout soucieux des deniers publics, ils n'ont pas, ou peu, rempli leurs obligations de mise en ordre juridique et matérielle de leur réseau¹ de chemins. S'ajoute le fait que cette matière est parsemée d'embûches liées à l'imbrication des divers droits de passage qui rend difficile l'appréhension de distinctions juridiques délicates² même pour les praticiens³.

La complexité de la voirie rurale⁴ procède aussi de sa dualité historique domaniale. Une présentation sommaire d'ensemble est donc nécessaire avant d'aborder plus en détail la notion de chemin rural qui n'a cessé d'évoluer au cours des temps.

11. – Domaine public et domaine privé des communes. – Certaines voies de communication présentaient un caractère public évi-

1- Cf. Muriel Trémeur, « *Chemins ruraux : des chemins de campagne aux usages cadrés par les textes* », *Droit de la voirie et du domaine public*, 2012, n° 163, p. 105. J. Ph. Borel, « *La commune et le recensement des chemins ruraux en l'absence de titre de propriété* », *Droit de la voirie et du domaine public*, 2013, n° 167, p.7

2- Cf. n° 104

3- La Cour de cassation, statuant sur la responsabilité d'un avocat, précise en cette occurrence qu'il appartient au praticien de mettre en œuvre tous les moyens utiles de nature à assurer la défense des intérêts de son client et de prendre toutes les initiatives nécessaires sans les différer (Cass. 1^{re} civ. 14 avril 2016, n° 15-18003). Le risque est en effet de se voir opposer le principe de la concentration des moyens dans une instance de rattrapage. Voir notamment : Cass.1^{re} civ. 12 mai 2016, n° 15-16743 et 15-18595, note Harold Herman, *Gaz. Pal.* 2016-66 ; il incombe au demandeur de présenter dès l'instance relative à la première demande l'ensemble des moyens qu'il estime de nature à la fonder. Il n'est pas tenu de présenter toutes les demandes appuyées sur les mêmes faits dans la même instance. Cet arrêt semble mettre un terme aux divergences de jurisprudence entre les chambres de la Cour de cassation.

4- Des auteurs ont regroupé l'ensemble des voies sous l'expression *chemins et sentiers d'intérêt local*, voir ainsi « *Le statut juridique des chemins et sentiers d'intérêt local* », par Pierre Clergeot et Jean Parmantier, *Rev. Géomètre*, mai 2006, p. 42.

dent : les routes nationales et départementales, créées et entretenues aux frais de l'Etat, ainsi que les chemins vicinaux classés en cette qualité par arrêtés préfectoraux, maintenus et entretenus par les communes. La difficulté demeurait pour les chemins ruraux dont on distinguait mal ceux qui étaient soustraits à l'appropriation privée de ceux qui formaient des propriétés particulières¹.

Une instruction ministérielle du 16 novembre 1839, adressée aux préfets à la suite d'un avis du Conseil d'État du 12 avril de la même année, préconisait de faire dresser dans chaque commune un état général de tous les chemins ruraux fondé sur le critère de l'affectation publique.

L'état devait mentionner les voies qui donnaient accès à une fontaine publique, à un abreuvoir, à un pâturage communal... et celles qui étaient nécessaires à l'exploitation des différents cantons de terres arables. Les premières se caractérisaient par une circulation publique, alors que les secondes étaient limitées à la circulation commune entre propriétaires riverains.

Ce texte précisait en outre les formalités permettant d'aboutir à la reconnaissance et au classement de ces voies.

Mais c'est surtout la loi du 20 août 1881 qui a clarifié leur rattachement soit au domaine public soit au domaine privé des communes.

On distinguait à ce moment-là :

• ***Le domaine public communal qui englobait :***

— les chemins vicinaux issus de la loi de 1836 ;

— et les chemins ruraux classés ou reconnus depuis la loi du 20 août 1881, auxquels on assimilait les rues, places, promenades et terrains laissés par les riverains, sauf les rues qui étaient le prolongement des routes nationales ou départementales, bien que placées sous l'autorité des conseils municipaux pour la police et la surveillance.

• ***et le domaine privé communal*** composé des biens, dont la commune tirait des revenus, et des voies de la commune.

12. – Les chemins vicinaux étaient des voies publiques, sauf leur désaffectation qui impliquait un acte (arrêté) de déclassement du conseil municipal pour les faire entrer dans la catégorie des chemins ruraux.

Et les chemins ruraux appartenait aux communes. Ils étaient affectés à l'usage du public mais n'étaient pas classés dans la catégorie des chemins vicinaux.

1- Auguste Bourguignat, De la propriété des chemins ruraux, 2^e Ed. 1875, *Imprimerie & Librairie Générale de Jurisprudence*, p. 1 et 2.

La circulaire explicative¹ de la loi du 20 août 1881 déclarait :
« *Tout chemin non vicinal qui est une propriété communale rentre dans la catégorie des chemins ruraux lorsqu'il est public* ».

Toutefois, la loi de 1881 différençiait encore parmi ceux-ci :

- les chemins ruraux reconnus ;
- et les chemins ruraux non reconnus.

Les chemins ruraux reconnus :

Pour protéger les communes des négligences de leurs administrateurs et des empiètements des particuliers, les collectivités territoriales avaient été dotées de l'avantage de *la reconnaissance*.

L'acte de reconnaissance résultait d'un arrêté qui valait prise de possession, possession qui pouvait être contestée dans le délai d'un an (art. 5 de la loi de 1881). À défaut de contestation, l'arrêté équivalait à une mainmise effective de la commune sur le chemin, à une emprise, à une possession du sol.

Au terme de ce délai, le chemin faisait l'objet d'un arrêté de classement. Le chemin rural ainsi reconnu devenait imprescriptible après l'écoulement d'un délai d'un an. Il relevait alors du domaine public communal.

Les chemins ruraux non reconnus

Ces chemins prescriptibles relevaient du droit commun. Ils faisaient partie du domaine privé communal.

Telle était la situation de la voirie rurale jusqu'à sa remise en ordre opérée par l'ordonnance du 7 janvier 1959.

Aujourd'hui, selon l'ordonnance n° 59-115 du 7 janvier 1959, la voirie des collectivités locales comprend : les voies communales qui font partie du domaine public et les chemins ruraux qui relèvent de leur domaine privé².

L'ordonnance avait prévu à titre transitoire l'incorporation de droit dans la voirie communale :

- des chemins vicinaux en état d'entretien figurant sur une liste établie par le préfet dans un délai de six mois ;
- des chemins ruraux reconnus dont le conseil municipal avait, dans le délai de six mois, décidé l'incorporation par délibération prise sans enquête publique.

L'ordonnance prescrivait en outre l'établissement d'un tableau de classement unique et d'une carte des voies communales.

1- Du 27 août 1881

2- Confirmé par l'ordonnance n° 2006-460 du 21 avril 2006 : Art. L. 2212-1 du Code général des collectivités territoriales.

Également, sont devenus chemins ruraux de plein droit :

- les chemins vicinaux non intégrés dans la voirie communale ;
- les chemins ruraux reconnus non intégrés dans la voirie communale ;

— et par délibération (facultative) d'incorporation du conseil municipal et sur proposition du bureau de l'association foncière ou de l'assemblée générale de l'association syndicale :

- les chemins d'exploitation issus des opérations d'aménagement foncier agricole et forestier (remembrement) ;
- les chemins d'exploitation ouverts par des associations syndicales autorisées (art. 1-10° de la loi du 26 juin 1865).

En pratique, de nombreuses collectivités locales n'ont pas suivi les prescriptions légales. Le tableau récapitulatif et la carte des chemins ruraux n'ont pas été établis par les communes de sorte que de sérieuses incertitudes affectent, encore de nos jours, la voirie rurale, notamment les chemins ruraux qui bénéficient de présomptions concurrentes de celles prévues pour les chemins d'exploitation au sein du même titre VI du Code rural, intitulé « les chemins ruraux et les chemins d'exploitation » (cf. art. L. 161-2, L. 161-3 et L. 162-1).

Quant aux voies communales, elles sont l'objet d'un tableau de classement communal et sont recensées par ailleurs dans le fichier des voies et lieux-dits *Fantoir*. C'est un répertoire informatisé, accessible librement au public par téléchargement sur le portail de l'Etat, géré par la Direction générale des finances publiques¹.

1- La méthode « de l'entonnoir » pour qualifier un chemin, Vincent Balp, *Géomètre*, octobre 2023, p. 36.