

**Evaluation des pratiques de loisirs motorisés au sein
du Parc naturel régional de Chartreuse (France), et
propositions de gestion.**

- TRAVAIL DE DIPLÔME -

Pour l'obtention du diplôme ingénieur HES en « Gestion de la nature »

Professeur responsable : Mme Chevalier Sylvaine
Chargée de mission « activités sportives de pleine nature »
Parc naturel régional de Chartreuse

Responsable de l'encadrement : M. Prunier Patrice
Enseignant en « Connaissance des milieux »
Ecole d'ingénieurs HES de Lullier

Remerciements

En premier lieu, je tiens ici à remercier toutes les personnes ayant contribué à ce travail et qui l'ont rendu possible :

- Tout d'abord, le Parc naturel régional de Chartreuse, qui m'a permis de travailler pour ce travail de diplôme sur une problématique qui me tenait à cœur. Un merci particulier à mon professeur responsable, Sylvaine Chevalier, qui a su répondre à mes interrogations pendant toute la durée du travail. Merci aussi à Béatrice Guicherd, Sylvaine Muraz, Martine Cloitre, Marion Stumpel, Philippe Lheureux et Michel Delamette pour leur disponibilité et les renseignements qu'ils ont pu me donner sur le territoire de Chartreuse.
- L'ensemble des personnes contactées lors de l'enquête sur la fréquentation des loisirs motorisés dans les espaces naturels, et tout particulièrement celles qui n'ont pas hésité à prendre du temps pour m'accorder un entretien, que ce soit des élus, des agents de l'office national des forêts et de l'office national de la chasse et de la faune sauvage, des accompagnateurs en moyenne montagne, des agriculteurs ou des pratiquants.
- Toutes les personnes chargées des loisirs motorisés dans les trente Parcs naturels régionaux de France contactés au cours de l'enquête de la partie II, qui ont su décrire précisément et patiemment la démarche entreprise sur leur territoire.
- M. Batisse, juriste, pour ses précieuses explications concernant le droit français et sa maîtrise de la loi dite « 4x4 ».
- L'école d'ingénieurs de Lullier, qui m'a donné l'occasion de faire ce travail, dont M. Prunier, le responsable de l'encadrement de ce travail.

Résumé

Le développement, depuis quelques années, des loisirs motorisés, pose des problèmes d'intégration de l'activité. Au sein du Parc naturel régional de Chartreuse, ces activités sont source de conflits, et il devient nécessaire de mieux les encadrer. C'est l'objet de ce travail.

Dans un premier temps, une analyse de la situation actuelle a été faite, pour mieux caractériser les pratiques et évaluer l'impact de celles-ci sur le territoire du Parc. En mettant en place une méthode permettant d'évaluer la fréquentation des loisirs motorisés dans les espaces naturels (méthode qu'il est possible d'appliquer à tous les types de territoire), puis en appliquant cette méthode au périmètre d'étude, il fut possible de localiser les sites les plus fréquentés et d'identifier les principaux conflits entre personnes (ou conflits sociaux). Lors de l'analyse des impacts des loisirs motorisés, les principaux conflits écologiques ont, eux aussi, été mis en évidence, en reportant sur une même carte les sites fréquentés et les différentes zones naturelles présentes en Chartreuse.

La deuxième partie de ce travail a consisté à recueillir des expériences mises en place pour mieux maîtriser le développement des loisirs motorisés, et à apporter un regard critique sur ces dernières. Les expériences recueillies sont celles appliquées au territoire de Chartreuse, celles mises en œuvre par d'autres Parcs naturels régionaux confrontés aux loisirs motorisés, et d'autres expériences que j'ai eues l'occasion de découvrir au cours de ce travail.

Suite à ces deux enquêtes, il fut possible d'établir un concept définissant une stratégie d'intervention pour le Parc de Chartreuse. Celui-ci distingue une approche territoriale pour les mesures applicables à tout le territoire de Chartreuse, et une approche plus sectorielle pour les sites prioritaires, où des conflits ont été recensés et où des interventions plus ciblées sont urgentes. Dans un premier temps, ce sont les mesures que le Parc a planifiées pour l'année 2006 qui sont développées, puis d'autres mesures sont décrites, nécessaires elles aussi pour que les interventions du Parc sur le sujet s'inscrivent dans une stratégie politique cohérente.

Sommaire

Introduction	p. 1
Cadre général	p. 1
Cadre géographique de l'étude	p. 1
Problématique	p. 3
Objectifs généraux du travail de diplôme	p. 3
Résultats attendus	p.4

Partie I : Evaluation des impacts des loisirs motorisés sur le territoire du Parc de Chartreuse **p. 5**

I. Inventaire des zones naturelles sensibles et/ou réglementées du Parc de Chartreuse	p. 6
A) Les réserves naturelles :	p. 6
B) Les arrêtés préfectoraux de protection de biotope (APPB) :	p. 7
C) La zone de silence :	p. 8
D) Les espaces naturels sensibles (ENS) :	p. 8
E) Les sites « Natura 2000 » :	p. 9
F) Les zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) :	p. 10
G) L'inventaire régional des tourbières (IRT) :	p. 11
H) Les sites inscrits et les sites classés :	p. 11
II. Proposition d'une méthode d'évaluation de la fréquentation des véhicules motorisés dans les espaces naturels	p. 12
A) Description de la méthode :	p. 12
B) Critique de la méthode proposée :	p. 17
III. Application de la méthode au Parc naturel régional de Chartreuse	p. 18
A) Analyse des données existantes :	p. 18
B) Les consultations ponctuelles :	p. 19
C) Conclusion de l'enquête :	p. 24

IV. Analyse des impacts des loisirs motorisés sur le territoire du Parc	p. 29
A) Impacts sur les milieux naturels :	p. 29
B) Impacts « sociaux » :	p. 31
C) Synthèse des principaux conflits en Chartreuse :	p. 33

Partie II : Recueil des différentes expériences de gestion des loisirs motorisés

p. 34

I. Mesures prises par les communes adhérentes au Parc de Chartreuse	p. 35
A) Les arrêtés communaux :	p. 35
B) L'installation d'obstacles sur certains chemins :	p. 37
C) La mise en place d'une répression plus efficace :	p. 38
D) L'ouverture de terrains de sports motorisés :	p. 38
II. Recueil des expériences des Parcs naturels régionaux	p. 39
A) Le positionnement des Parcs dans leur charte constitutive :	p. 39
B) Le recueil d'expériences :	p. 41
III. Quelques autres approches pour la gestion des loisirs motorisés	p. 54
A) La compétence des conseils généraux :	p. 54
B) Le rôle des préfets :	p. 56
C) Implication des associations de pratiquants :	p. 57
D) Implication des associations de protection de la nature :	p. 58
IV. Synthèse de ces expériences	p. 59

Partie III : Les solutions envisageables pour le Parc de Chartreuse

p. 62

I. Vers une maîtrise des loisirs motorisés en Chartreuse	p. 63
A) Rappel de la situation initiale :	p. 63
B) Le concept :	p. 64

II. La politique actuelle du Parc	p. 65
A) Réaffirmer la position politique du Parc :	p. 65
B) Informer et sensibiliser les élus :	p. 68
C) Participer à une action de répression emblématique :	p. 69
D) Informer et sensibiliser le grand public :	p. 70
E) Réaliser un plan de circulation :	p. 71
III. Quelques mesures d'accompagnement	p. 72
A) Compléter l'état des lieux :	p. 72
B) Participer à la CDESI :	p. 73
C) Formation spécifique des agents assermentés :	p. 73
D) Coordination d'une police de la nature :	p. 74
Conclusion	p. 76
Table des illustrations	p. 77
A) Cartes :	p. 77
B) Schéma :	p. 77
C) Tableaux :	p. 77
D) Photos :	p. 77
E) Documents :	p. 78
F) Articles de loi :	p. 78
Références bibliographiques	p. 79
Législation :	p. 79
Articles sur les loisirs motorisés dans les chartes d'objectifs des Parcs :	p. 80
Publications :	p. 81
Brochures :	p. 82
Journaux :	p. 82
Données cartographiques :	p. 83
Sites Internet :	p. 83
Liste des annexes	p. 84

Introduction

Cadre général

Pour valider le diplôme ingénieur HES en « Gestion de la nature », le centre de Lullier demande aux étudiants la réalisation d'un travail, qui permette à ceux-ci de mettre en pratique ce qu'ils ont appris durant les trois années de cours.

Le sujet de l'étude faisant l'objet d'un travail de diplôme concerne l'évaluation des pratiques de loisirs motorisés au sein du Parc naturel régional de Chartreuse, suivie de propositions de gestion de ce type de loisirs. En effet, il y a quelques années, plusieurs maires de Chartreuse ont sollicité le Parc pour qu'il les aide à agir et à encadrer les pratiques de loisirs motorisés en plein essor. Une commission travaillant sur les loisirs motorisés fut alors mise en place, réunissant plusieurs élus, l'office national des forêts (ONF) et le Parc. Suite à cela, un groupe de travail s'est constitué avec l'objectif de publier un guide à destination des mairies. Celui-ci rassemble tous les outils juridiques à disposition des élus, pour qu'ils puissent réglementer la circulation des véhicules à moteur sur leur commune. Le groupe de travail était constitué de juristes et de spécialistes de ce type de problématique, travaillant pour le compte d'associations comme la FRAPNA¹, Paysages de France et Mountain Wilderness.

Lors de la diffusion de ce guide, le Parc doit pouvoir annoncer clairement sa position vis-à-vis des loisirs motorisés. C'est pourquoi Sylvaine Chevalier, chargée de mission « activités physiques de pleine nature » pour le Parc, m'a proposé de travailler sur cette problématique. M. Patrice Prunier, enseignant en « Connaissance des milieux » à l'école d'ingénieurs de Lullier, est responsable de l'encadrement de ce travail de diplôme.

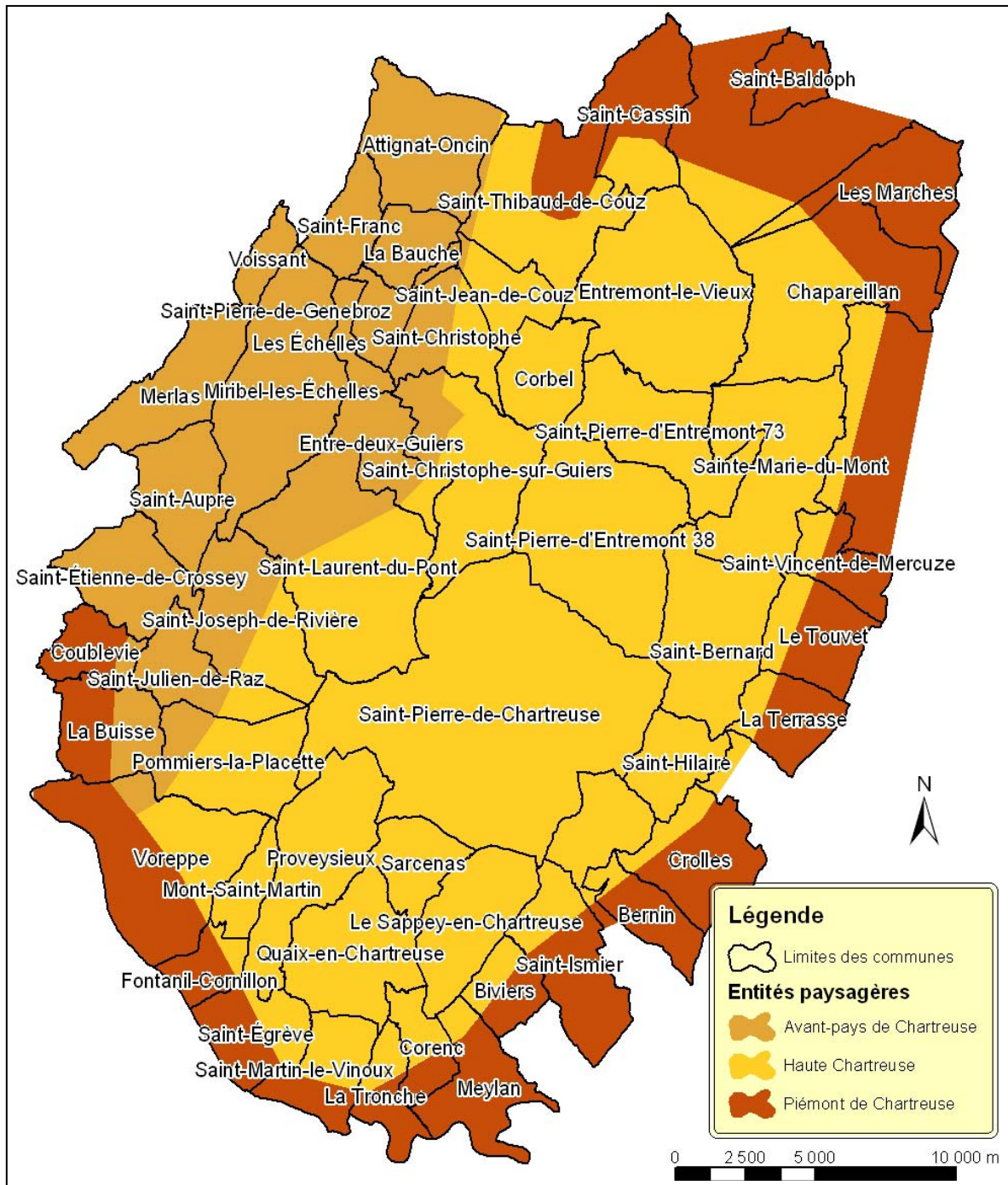
Cadre géographique de l'étude

Le cadre géographique de l'étude est le massif de Chartreuse dans sa totalité, situé dans les Préalpes françaises. Ses limites sont celles du Parc naturel régional de Chartreuse, telles qu'elles ont été définies dans la charte du Parc en 1995, celles-ci étant en cours de révision actuellement. Le Parc englobait alors 52 communes réparties sur deux départements, l'Isère (38) et la Savoie (73), couvrant au total environ 74000 hectares. La Chartreuse fait le lien entre le massif du Vercors au Sud et le massif des Bauges au Nord, entre l'avant-pays du Bas Dauphiné à l'Ouest et la vallée du Grésivaudan, puis le massif de Belledonne à l'Est. Cette région se caractérise essentiellement par un paysage de moyenne montagne calcaire, couvert de grandes surfaces forestières. Pour décrire plus précisément le massif, le Parc distingue trois zones dont l'unité paysagère est marquée², du fait de la nature géologique de la région (carte 1) :

¹ Fédération Rhône-Alpes pour la Protection de la Nature.

² Dans la notice du plan de Parc, document faisant partie de l'avant-projet de la charte 2007-2017.

- A l'Ouest du Parc se trouve la région appelée avant-pays de Chartreuse, composée de collines arrondies (chaînon jurassien de Miribel) et de dépressions à fond plat héritées de l'érosion glaciaire (notamment la plaine des deux Guiers, comprenant les zones humides les plus importantes de Chartreuse). C'est une zone rurale de basse altitude, où l'agriculture est basée sur la production laitière et l'élevage (conférant à la zone un paysage ouvert), et où plusieurs industries de hautes technologies sont implantées. Cette région assure la transition entre les Terres froides du Bas Dauphiné et le centre du massif de Chartreuse.



Carte 1 : Grandes entités paysagères de Chartreuse

Source : IGN pour les limites des communes

- Au cœur du Parc, le massif dit de la Haute Chartreuse présente un paysage de moyenne montagne calcaire à reliefs fortement marqués. La principale caractéristique du massif est constituée par de hautes falaises, qui le ceignent. A l'intérieur du massif, on trouve aussi bien des sommets isolés, de vastes dalles et des synclinaux perchés, séparés les uns des autres par des dépressions longitudinales ou par des gorges plus profondes. L'activité dominante y est l'exploitation sylvicole, accompagnée d'une agriculture de montagne dans les parties basses et de pastoralisme sur les hauts plateaux et sur les sommets qui le permettent.
- Au pied des hautes falaises cartusiennes se trouvent les piémonts de Chartreuse, faisant la transition avec la vallée de l'Isère. Le sol de cette région, composé de dépôts glaciaires et fluvio-glaciaires accumulés sur des marnes, est occupé soit par des vignobles (sous le Mont Granier, où un éboulement gigantesque fut à l'origine d'un sol plus drainant au cours du moyen-âge), soit par des forêts alluviales, soit par des cultures maraîchères ou céréalières, quand il n'est pas urbanisé. Ici, les échanges sociaux et économiques se font plus avec les agglomérations grenobloise et chambérienne qu'avec le massif de Chartreuse, qui se trouve de l'autre côté des falaises.

Problématique

Si les loisirs de pleine nature font l'objet de nombreuses études de suivi, depuis plusieurs années, la pratique des loisirs motorisés est quant à elle peu documentée. En effet, même si certaines activités motorisées existent depuis longtemps (4x4, moto trial, moto enduro), d'autres sont en plein essor (motoneiges, quads) et semblent viser un public beaucoup plus large. On assiste aujourd'hui à l'avènement de ces activités à titre de loisirs, impliquant un bouleversement dans les pratiques de loisirs de pleine nature. A l'heure où la communauté internationale se mobilise pour un développement durable, la question se pose alors de savoir si de telles activités sont compatibles avec les discours des responsables politiques, et notamment ceux des représentants des Parcs naturels régionaux.

Le Parc de Chartreuse, situé en région de montagne, propose et fait la promotion de nombreuses activités de randonnées. Celui-ci s'est engagé dans sa charte³ à promouvoir un développement local, passant par un tourisme doux et par la mise en valeur du territoire et de son patrimoine. Comment est-il alors possible de maintenir des activités de loisirs motorisés dans un tel modèle de développement ? C'est la question que nous nous poserons tout au long de ce travail. Cette question en implique une autre non moins importante : quels sont les moyens à disposition du Parc pour influencer sur ces pratiques et faire en sorte qu'elles soient encadrées ?

³ Article 19 de la charte constitutive du Parc naturel régional de Chartreuse du 6 mai 1995.

Objectifs généraux du travail de diplôme

Pour répondre à cette problématique, les différents objectifs du travail seront les suivants :

- Identifier et localiser les impacts des loisirs motorisés dans le périmètre du Parc de Chartreuse.
- Inventorier les différentes expériences déjà mises en œuvre en Chartreuse et dans d'autres régions françaises face au développement des loisirs motorisés, par les communes, les Parcs naturels régionaux, ou d'autres structures.
- Analyser l'ensemble de ces mesures, en soulignant le cadre dans lequel celles-ci sont rendues pertinentes.
- Développer les mesures semblant être les plus appropriées à la problématique chartusienne, et que le Parc pourrait reprendre.

Pour atteindre le premier de ces objectifs, il est nécessaire de mettre en place une méthodologie afin de localiser les principaux sites de pratique ; cela avec la volonté d'aboutir à une « photographie » de la situation actuelle. Parallèlement à cette analyse, un inventaire des zones naturelles sensibles et/ou réglementées est indispensable pour évaluer l'impact de ces pratiques.

Résultats attendus

Tout d'abord, l'étude permettra d'inventorier de façon sectorielle les impacts des loisirs motorisés et les conflits qui leur sont dus. La méthodologie utilisée pour la localisation des pratiques sera décrite dans son ensemble, celle-ci pouvant être réutilisée par des gestionnaires sur d'autres territoires. Cette méthode ne sera pas un outil de mesure, mais servira à évaluer une situation, en impliquant un grand nombre d'acteurs différents, permettant ainsi de mettre à jour les pratiques conflictuelles (environnementales et sociales). Parmi les activités motorisées étudiées, les motoneiges et les ULM ne seront pas concernés. En effet, pour les premières, la législation est très restrictive et relativement bien respectée. Quant aux ULM, les pratiques restent marginales sur le territoire du Parc.

Ensuite un inventaire critique sera fait des mesures déjà mises en œuvre dans le Parc ou ailleurs, permettant d'aboutir à une liste récapitulative des possibilités d'action pour la gestion de ces pratiques. La création de terrain de sports motorisés ne sera pas développée, puisque « les équipements touristiques lourds n'ont pas leur place » dans la stratégie de développement du Parc, selon la charte de 1995.

Le recueil des mesures de gestion existantes sera suivi d'une description des outils les plus adaptés à la Chartreuse, c'est-à-dire ceux qui limiteront les impacts inventoriés. Le premier d'entre eux est l'article concernant les loisirs motorisés qui devra faire partie de la prochaine charte, actuellement en révision. Cet article, rendu obligatoire par la loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels (obligation codifiée à l'article L. 362-1 du Code de l'Environnement, voir à la page 39), devra définir une stratégie sur le territoire de Chartreuse pour mieux encadrer les pratiques de loisirs motorisés.

Partie I : Evaluation des impacts des loisirs motorisés sur le territoire du Parc de Chartreuse

I. Inventaire des zones naturelles sensibles et/ou réglementées du Parc de Chartreuse

II. Proposition d'une méthode d'évaluation de la fréquentation des véhicules motorisés dans les espaces naturels

III. Application de la méthode au Parc naturel régional de Chartreuse

IV. Analyse des impacts des loisirs motorisés sur le territoire du Parc

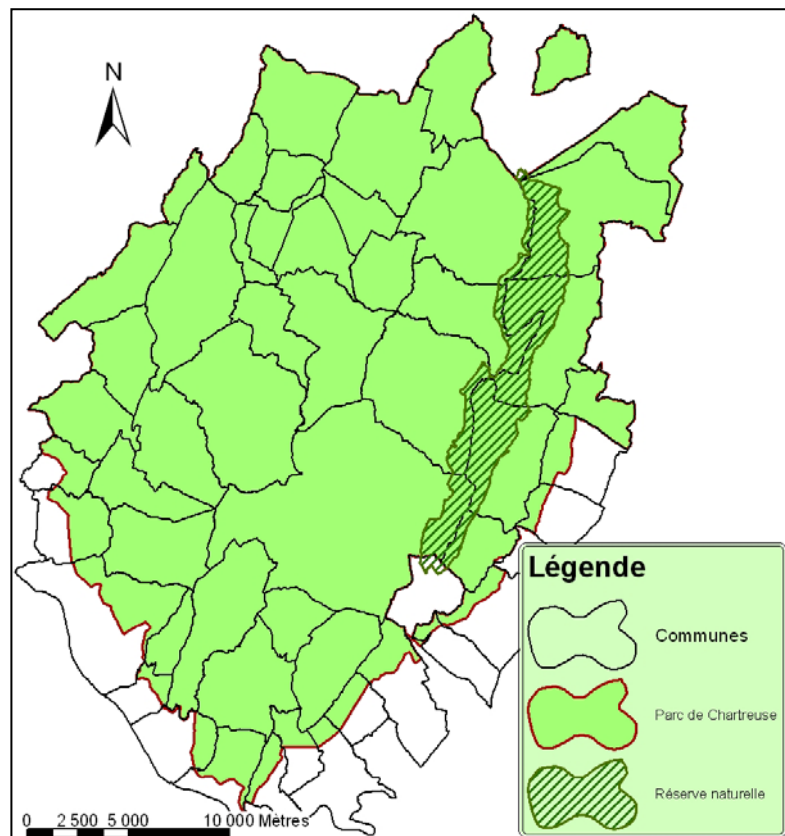
Pour évaluer les impacts des loisirs motorisés au sein du Parc naturel régional de Chartreuse, il est nécessaire d'inventorier les zones naturelles sensibles. Une fois que les pratiques auront été localisées, il sera alors possible de croiser ces deux types de données pour mettre en évidence les principaux enjeux, qui nécessiteront des interventions prioritaires.

I. Inventaire des zones naturelles sensibles et/ou réglementées du Parc de Chartreuse

La documentation disponible concernant les différentes zones naturelles présentes dans le périmètre d'étude dénombre différents types de zones. Celles nous intéressant sont décrites ci-dessous : certaines sont dotées d'un règlement qui peut concerner les engins motorisés (voir annexe II). Les autres sont des zones sensibles, qui présentent un intérêt biologique marqué (voir annexe III). Toutes, hormis les sites classés et les sites inscrits, sont classées dans le plan du Parc, sous le nom de zones naturelles remarquables.

A) Les réserves naturelles :

Elles sont instituées pour assurer la conservation d'éléments du milieu naturel d'intérêt national ou la mise en œuvre d'une réglementation communautaire ou d'une obligation résultant d'une convention internationale⁴. C'est le ministre chargé de la protection de la nature qui prononce la décision par décret, suite aux sollicitations des organismes ou des particuliers et après consultation de toutes les collectivités locales intéressées. L'acte de classement peut soumettre à un régime particulier et, le cas échéant, interdire à l'intérieur de la réserve toute action susceptible d'altérer le caractère de ladite réserve⁵. Elles sont donc soumises à un règlement.



Carte 2 : Réserve Naturelle des Hauts de Chartreuse
 Sources : IGN pour les communes, DIREN pour les autres

⁴ Article L. 332-2 du Code de l'Environnement, voir annexe V.

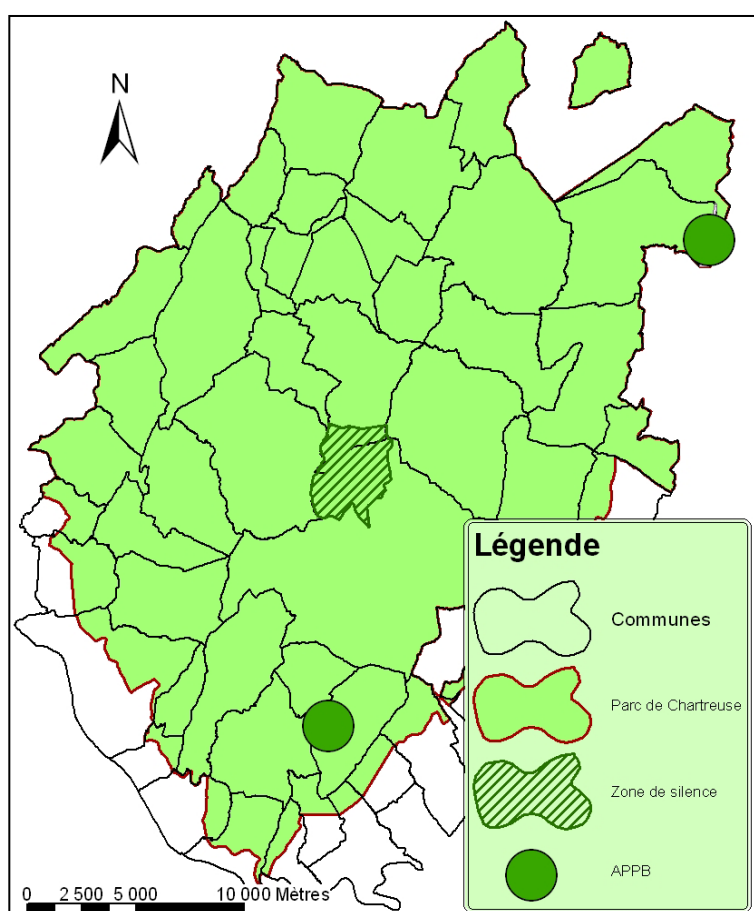
⁵ Article L. 332-3 du Code de l'Environnement, voir l'annexe V.

Dans le périmètre du Parc, il n'y a qu'une seule zone de ce type : la Réserve Naturelle des Hauts de Chartreuse (voir la carte 2 à la page précédente). Créée par décret en 1997⁶, elle est gérée par le Parc naturel régional de Chartreuse⁷. Sur l'ensemble du territoire classé, la circulation des véhicules à moteur est interdite, sauf pour les véhicules à quatre roues :

- utilisés lors d'opérations de police, de secours ou de sauvetage ;
- utilisés pour l'entretien et la surveillance de la réserve ;
- ou dont l'usage est autorisé par le préfet après avis du comité consultatif pour les activités pastorales ou forestières⁸.

B) Les arrêtés préfectoraux de protection de biotope (APPB) :

Certaines zones, lorsqu'elles présentent un intérêt scientifique particulier ou que les



nécessités de la préservation du patrimoine biologique justifient la conservation d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées, sont soumises à un APPB pour prévenir de la disparition de ces espèces. Ces arrêtés contiennent des mesures tendant à favoriser la conservation des biotopes dans la mesure où ces biotopes sont nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie des espèces⁹.

En Chartreuse, il y a deux zones soumises à un APPB (voir la carte 3). Ces derniers ne considèrent pas la circulation des véhicules motorisés de la même manière. Celui du marais des Sagnes, sur la commune du Sappey-en-Chartreuse, interdit les engins motorisés, sauf ceux nécessaires aux pratiques agricoles et sylvicoles, à la

Carte 3 : Sites réglementés par un arrêté préfectoral dans le Parc naturel régional de Chartreuse

Sources : IGN pour les communes, DIREN pour les autres

⁶ Décret interministériel n° 97-905 du 1^{er} octobre 1997 portant création de la Réserve Naturelle des Hauts de Chartreuse.

⁷ Convention du 17 avril 2001 passée entre le préfet de l'Isère et le Parc naturel régional de Chartreuse.

⁸ Article 20 du décret n° 97-905 du 1^{er} octobre 1997 portant création de la Réserve Naturelle des Hauts de Chartreuse.

⁹ Article R. 211-12 du Code de l'Environnement, voir annexe V.

gestion du biotope, et à la pratique du ski de fond¹⁰. Dans la forêt alluviale de Chapareillan, la circulation n'est pas réglementée plus sévèrement que ne le fait la loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels¹¹.

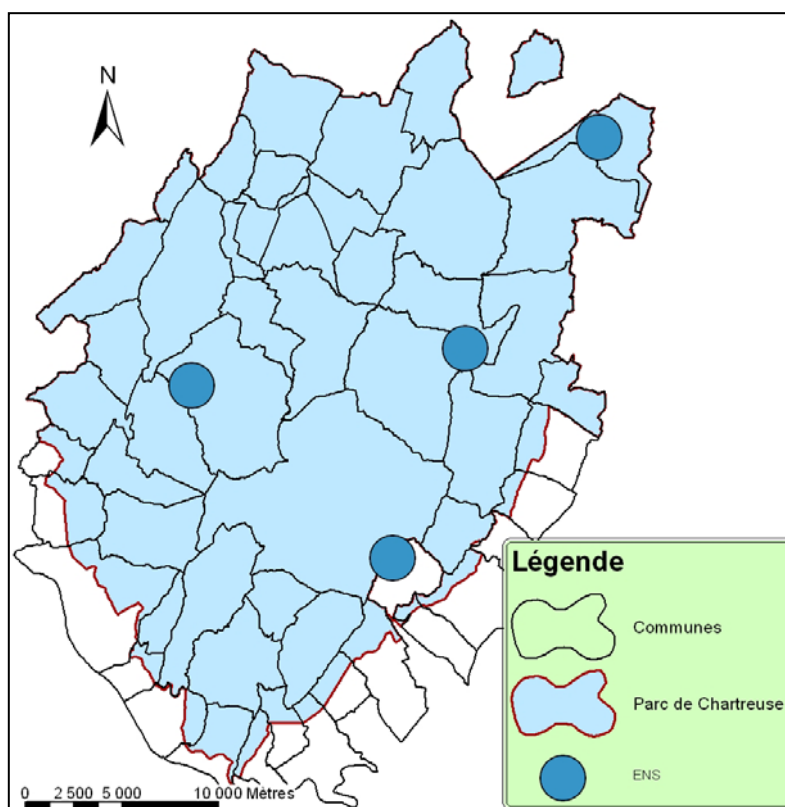
C) La zone de silence :

Il existe en Chartreuse une zone de silence (voir la carte 3 à la page précédente), où la circulation de tout véhicule à moteur est rigoureusement interdite¹². Cette zone est incluse dans la forêt domaniale de la Grande Chartreuse, et a été créée en 1975 avec l'objectif de préserver une zone de calme autour du couvent de la Grande Chartreuse. Elle couvre une surface de plus de 1200 hectares.

D) Les espaces naturels sensibles (ENS) :

Les objectifs de ces zones sont la protection, la gestion et l'ouverture au public, et la réalisation d'itinéraires de promenade et de randonnée. Ces objectifs sont financés par une taxe mise en œuvre au niveau départemental (TDENS). Les zones concernées ont un caractère naturel menacé et rendu vulnérable soit en raison des pressions d'aménagement qu'il subit, soit en raison de son intérêt particulier.

Dans le Parc, il est possible de dénombrer 4 ENS (voir la carte 4) : le cirque de Saint-Même, le lac de Saint-André, la tourbière de Saint-Laurent-du-Pont et le col du Coq. Ces espaces étant destinés à accueillir du public dans des zones sensibles, il semble contradictoire de



Carte 4 : Espaces naturels sensibles du Parc naturel régional de Chartreuse

Sources : IGN pour les communes, DIREN pour le Parc,
Conseils Généraux 38 et 73 pour les ENS

¹⁰ Arrêté préfectoral n° 94-2489 portant création d'une zone de protection de biotope du Marais des Sagnes sur la commune du Sappey-en-Chartreuse, voir annexe V.

¹¹ Arrêté préfectoral n° 95-4393 de protection du biotope de la nivéole d'été – Forêt alluviale de Chapareillan.

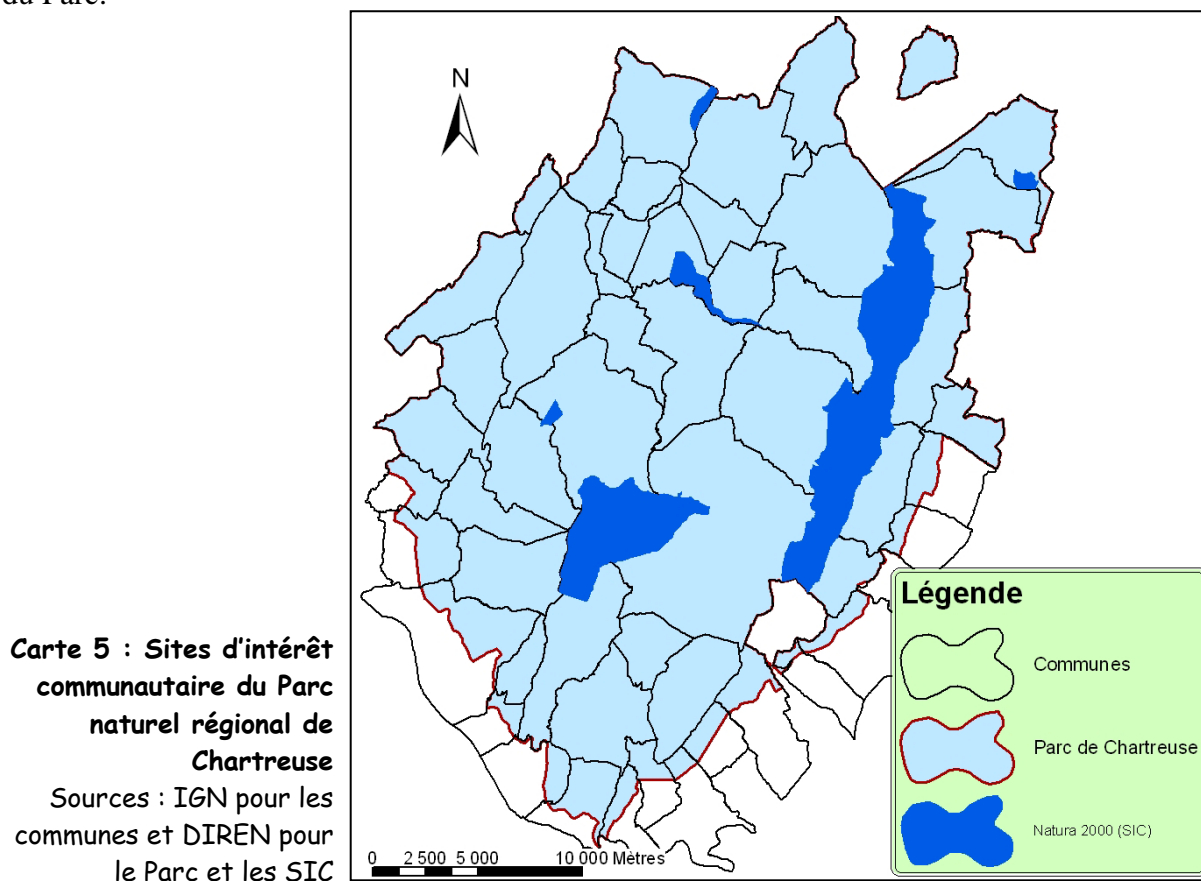
¹² Article 1^{er} de l'arrêté préfectoral du 8 juillet 1975 portant création d'une zone de silence dans la forêt domaniale de Grande Chartreuse, voir annexe V.

laisser les voies à l'intérieur de ces espaces ouvertes à la circulation publique. Un plan de circulation communal viendra alors pérenniser les objectifs de ces espaces.

E) Les sites « Natura 2000 » :

Les sites « Natura 2000 » sont de deux types. Il y a les sites d'importance communautaire (SIC), qui sont destinés à devenir des zones spéciales de conservation (ZSC) après qu'un arrêté ait été pris par le ministre de l'écologie et du développement durable. Ce sont des sites qui contribuent de manière significative à maintenir ou à rétablir un type d'habitat naturel figurant dans l'annexe 1 de la directive européenne habitat n° 92-43 ou une espèce de l'annexe 2 de la même directive dans un état de conservation favorable¹³. Les objectifs annoncés sont la biodiversité et le maintien, le rétablissement ou la conservation des habitats naturels. Pour atteindre ces objectifs, les zones peuvent faire l'objet d'un contrat entre le préfet et le ou les propriétaires¹⁴. Nous verrons par la suite si la circulation de véhicules motorisés est compatible avec ces objectifs. Les SIC du Parc sont cartographiés dans la carte 5 ci-dessous.

Selon le même article de la directive habitat, le deuxième type de zones comprend les zones de protection spéciale (ZPS), qui sont désignées à partir de l'inventaire des zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO). Celles-ci sont absentes sur le territoire du Parc.

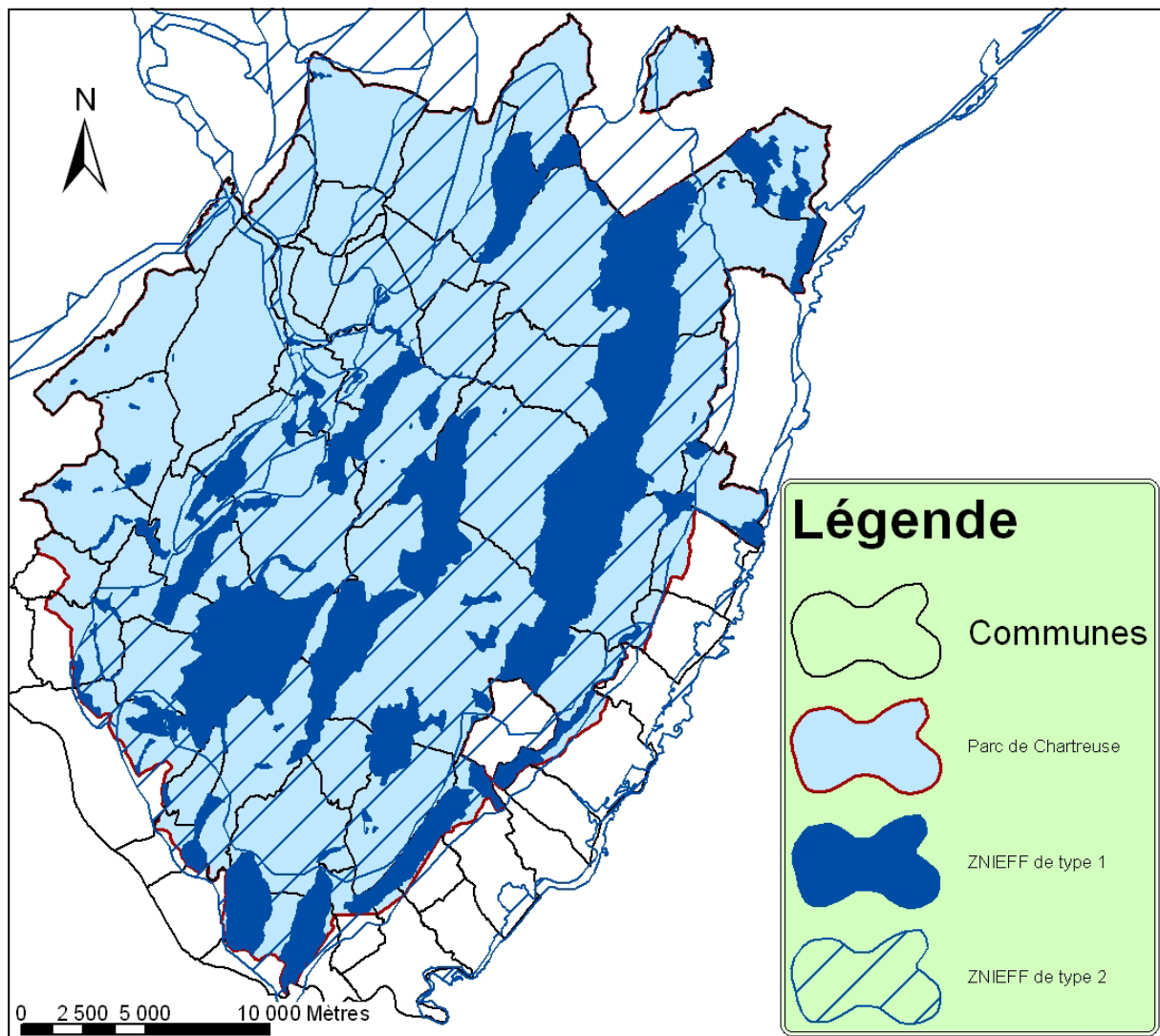


¹³ Article 1^{er} de la directive européenne n° 92-43 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, voir annexe V.

¹⁴ Article L. 414-3 du Code de l'Environnement.

F) Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) :

L'inventaire des ZNIEFF est un des fondements de l'inventaire national du patrimoine naturel. Il fut officiellement lancé en 1982 par le ministère de l'environnement, avec l'objectif de réaliser une couverture des zones de plus grand intérêt écologique à l'échelle nationale. Selon la circulaire n° 91-71 du 14 mai 1991 à l'attention des préfets de région, les ZNIEFF de type I sont des « *secteurs de superficie en général limitée, définis par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel régional* », alors que les ZNIEFF de type II sont de « *grands ensembles naturels riches ou peu modifiés, ou offrant des potentialités biologiques importantes* ». Récemment, entre 1998 et 2004, l'inventaire des ZNIEFF a été rénové.



**Carte 6 : Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique
 du Parc naturel régional de Chartreuse**

Sources : IGN pour les communes, DIREN pour le Parc et les ZNIEFF

Ces zones, dont la délimitation au niveau régional a été coordonnée par le conservatoire Rhône-Alpes des espaces naturels (CREN), sous la responsabilité administrative et technique de la direction régionale de l'environnement (DIREN) en Rhône-Alpes et sous la responsabilité scientifique du muséum national d'histoire naturelle (MNHN)¹⁵, ne présentent aucune contrainte légale. Il s'agit d'un outil nous permettant de mettre en avant l'intérêt naturel et la sensibilité de certaines zones par rapport à d'autres. On dénombre 76 ZNIEFF de type I dans le périmètre du Parc et 10 ZNIEFF de type II (voir la carte 6 à la page précédente).

G) L'inventaire régional des tourbières (IRT) :

Réalisé par le CREN¹⁶ entre 1997 et 1999, l'inventaire régional des tourbières recense les zones humides, définies selon la loi n° 92-3 sur l'eau du 3 janvier 1992 comme « *des terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire. La végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année* »¹⁷.

Au sein du Parc, 14 zones ont été recensées. Ce type de zones présente une sensibilité particulière à toute perturbation mécanique du sol, du fait de la présence d'eau. Cependant, aucun règlement ne s'applique à ces dernières, et il s'agira ici de les protéger par d'autres moyens. En 2003, un nouvel inventaire des zones humides du Parc a été réalisé par l'agence de valorisation des espaces naturels isérois remarquables (AVENIR, délégation départementale du CREN), à la demande du Parc.

H) Les sites inscrits et les sites classés :

Mis en place conformément aux dispositions de la loi du 2 mai 1930¹⁸, les sites inscrits et classés sont « *des monuments naturels et des sites dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général.* » Il s'agit d'une protection ne concernant que la valeur paysagère ou patrimoniale du site. Dans le Parc, on dénombre 11 sites inscrits et 5 sites classés. Aucune politique précise n'est définie pour la gestion de ces sites. Retenons simplement que ce sont des sites où la fréquentation touristique est potentiellement importante.

¹⁵ Article L. 411-5 du Code de l'Environnement, voir annexe V.

¹⁶ Conservatoire Rhône-Alpes des espaces naturels.

¹⁷ Article L. 211-1 du Code de l'Environnement.

¹⁸ Article 4 de la loi relative à la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque.

II. Proposition d'une méthode d'évaluation de la fréquentation des véhicules motorisés dans les espaces naturels

A) Description de la méthode :

1 - Cadre et objectifs de la méthode :

Toute étude de la fréquentation d'un territoire doit pouvoir répondre à une problématique, et ainsi être orientée. En ce qui nous concerne, l'étude devra nous permettre :

- De **localiser les pratiques** de loisirs motorisés au sein d'un territoire aussi vaste qu'un Parc naturel régional. Il s'agira de situer les endroits régulièrement fréquentés, afin de pouvoir observer les véhicules et évaluer par la suite leurs impacts sur les milieux naturels.
- De **caractériser les diverses pratiques**. L'étude nous permettra d'analyser de façon distincte la pratique du 4x4, de la moto (trial et enduro) et du quad.
- D'**évaluer l'intensité de ces différentes pratiques et leur évolution** dans le temps : la gestion ne sera pas la même pour une activité nouvelle qui se développe de façon exponentielle et une activité connue et stable depuis plusieurs décennies.
- D'**identifier d'éventuels conflits** et les acteurs concernés par ces conflits.

Pour une évaluation de qualité, la réflexion ne sera pas limitée aux communes du territoire du Parc, mais tiendra compte des agglomérations en périphérie. L'hypothèse d'un lien entre les pratiques de loisirs motorisés et la proximité de grandes agglomérations sera à vérifier.

2 - Recueil des données

Une étude de ce type nécessite pour l'enquêteur la consultation de nombreux acteurs, impliqués de différentes manières. Effectivement, il est inconcevable qu'une personne puisse à elle seule caractériser la fréquentation des loisirs motorisés dans un espace comprenant jusqu'à plusieurs dizaines de communes. L'espace à couvrir serait trop important, et il y a de fortes probabilités pour que ses observations ne soient pas représentatives de la situation réelle. Pour ces raisons, il est important de faire participer la population locale. Selon ce principe, tout témoignage participe à faire avancer l'étude, à la condition que ce témoignage soit pondéré selon l'appartenance sociale du témoin (pratiquant, membre de l'administration consulté officiellement, opposant à ce type de pratique...), comme nous le verrons ci-après.

Le temps nécessaire à la collecte des données est défini préalablement. Il est conseillé d'appliquer la méthode sur une année, ce qui permet de disposer de données plus complètes (la fréquentation semble varier selon les saisons). Cependant, peu de gestionnaires peuvent

mener une étude sur une telle durée, d'où la possibilité de réduire le temps d'étude à quelques mois, en se concentrant alors sur certains témoignages. Le caractère social de l'étude (identification de conflits, place de ce type de loisirs dans les sociétés locales) est alors moins développé. En revanche, concernant la localisation des pratiques, une telle étude peut suffire.

Pour collecter les données, différentes démarches sont possibles. Dans le cas d'une enquête longue, il est intéressant de travailler sur toutes ces démarches les unes après les autres, comme illustré dans le schéma 1. En revanche, si l'enquête doit apporter des résultats rapides, seules les consultations ponctuelles seront utilisées, permettant d'interroger un grand nombre d'acteurs (quels qu'ils soient) en peu de temps. Détaillons maintenant les différentes démarches en vue de collecter des données pertinentes :

➤ **La consultation ponctuelle :**

Elle a pour objectif de recueillir des données existantes. Celle-ci se traduit par un contact, par écrit ou oral. Un simple courrier est préférable pour une consultation systématique, concernant des données faciles à interpréter. Ce sera le cas pour la consultation des mairies par exemple. En effet, il permet de sonder un grand nombre de personnes en présentant des contraintes minimales.

La deuxième option pour une consultation ponctuelle est le contact téléphonique. Cette option sera choisie quand les données recherchées méritent un développement de la part de la personne consultée, pour pouvoir être exploitées (caractérisation ou évolution des pratiques).

Enfin une troisième possibilité consiste à prendre rendez-vous avec la personne concernée. Ce sera indispensable lorsque les données recherchées devront être précises et détaillées. En effet, il sera difficile d'obtenir une précision équivalente par une consultation téléphonique, et encore moins par courrier (localisation des pratiques sur une carte par exemple).

Notons toutefois que la dénomination « consultation ponctuelle » n'exclut pas une continuité dans les relations avec les personnes énumérées ci-après. Il est évident que les contacts devront être maintenus tout au long de l'étude avec ces personnes, au cas où ceux-ci aient des informations inédites. Ils devront donc pouvoir joindre l'enquêteur à tout moment.

Dans le cas d'une enquête courte, tous les acteurs seront consultés de cette façon. Mais si l'enquêteur dispose de plus de temps, les acteurs consultés grâce à ce type de démarche seront :

- **Les mairies.** Un courrier sera envoyé à destination du maire et de ses conseillers. Grâce à leur connaissance de la commune et de ses habitants, de simples questions permettront de mettre à jour l'existence ou non de conflits. Ils seront aptes à décrire la situation sur leur commune, au moins dans les grandes lignes.
- **Les offices du tourisme.** De la même façon, un courrier sera envoyé à l'ensemble des offices du tourisme présents sur le territoire étudié. Les questions porteront sur d'éventuels retours de touristes mécontents (ceux-ci n'hésitant pas à se plaindre auprès des offices du tourisme quand ils sont insatisfaits), mais aussi sur les touristes demandeurs d'activités motorisées.

- **Les services de l'état.** Pour l'étude sur la fréquentation des loisirs motorisés dans un espace naturel, il peut être intéressant de recourir aux statistiques de l'état pour connaître le nombre d'immatriculations des véhicules en question, et l'évolution de ce nombre au fil des années. Le Service Economie, Statistiques et Prospectives du ministère des transports produit toutes les données nécessaires à partir du fichier central des automobiles¹⁹.
- **Les professionnels des loisirs motorisés.** Il s'agit de commerçants (vente ou location d'engins motorisés) ou d'accompagnateurs (proposition de randonnées motorisées). Dans tous les cas, un rendez-vous est nécessaire. Effectivement, ces personnes sont souvent au cœur des conflits du fait de leur activité. Les rencontrer nous permettra d'expliquer le sens de notre étude et de les associer à notre démarche. Leurs témoignages nous permettront de mieux localiser et caractériser les pratiques. S'ils sont impliqués dans d'éventuels conflits d'usage, ils pourront aussi nous faire part de leur version.
- **Les pratiquants.** Il est possible, lors de l'enquête, d'avoir accès aux coordonnées de certains propriétaires d'engins motorisés. Dans ce cas là, les appeler nous permettra de mieux comprendre les pratiques.

➤ **La mise en place d'un réseau d'observateurs :**

Avec certains partenaires qui peuvent, de par leur présence régulière dans les espaces naturels, nous aider dans notre démarche, la consultation peut être continue sur toute la période de l'étude. Il s'agit de les contacter une première fois en leur présentant la démarche. Suite à cela, nous les associerons à l'étude en leur demandant de témoigner de leurs observations. Il est donc nécessaire de mettre au point une correspondance régulière entre l'enquêteur et les partenaires (la fréquence doit être adaptée à la durée de l'étude). De cette façon, un véritable réseau d'observateurs sera mis en place, permettant de couvrir l'ensemble du territoire étudié. Feront partie de ce réseau :

- **Les agents techniques de l'ONF²⁰.** Sur le terrain plus de 20 heures par semaine, ceux-ci constitueront la base de notre réseau d'observateurs, là où ils sont présents, leur assermentation nous assurant un témoignage objectif. Le seul bémol à apporter à leur témoignage concernera leur période de présence dans les espaces naturels, puisque leur semaine de travail se limite à 35 heures réparties du lundi au vendredi, les jours ouvrables. Leur participation reste cependant essentielle, vu l'objectivité et la qualité de leur témoignage.
- **Les agents de l'ONCFS²¹.** Etant assermentés au même titre que les agents de l'ONF (mais souvent moins nombreux sur le terrain), leurs observations seront tout aussi précieuses, avec les mêmes réserves quant à leur présence dans les espaces naturels.

¹⁹ Données accessibles sur le site du ministère des transports.

²⁰ Office national des forêts.

²¹ Office national de la chasse et de la faune sauvage.

- **Les accompagnateurs de moyenne montagne (AMM) ou autres guides touristiques.** Bien placés pour l'observation des pratiques de loisirs motorisés, leur implication pour la préservation du milieu naturel fait qu'ils seront souvent motivés pour participer à de telles enquêtes. Nous les contacterons tous un à un. Ils nous aideront grâce à leurs observations, mais aussi en nous expliquant les conflits potentiels (incompatibilité mulets/moteurs, gêne des clients...).
- **Les associations de randonneurs, de naturalistes et de sportifs.** Tous ces groupes qui sortent régulièrement en nature accumulent des observations tout au long de l'année. En contactant leur(s) responsable(s), il sera intéressant de récolter les témoignages de ces publics très diversifiés. Leurs coordonnées pourront être demandées aux mairies lors de la consultation de ces dernières, ou relevées dans l'annuaire.
- **Les chasseurs.** Il s'agit d'un très grand nombre de personnes, qui passent de nombreuses heures dans les espaces naturels. Leur objectivité ne sera pas la même que les agents techniques de l'ONF ou de l'ONCFS, mais ils nous permettront de couvrir les week-ends et autres jours fériés. Pour les solliciter, il est indispensable de contacter dans un premier temps les responsables départementaux des fédérations de chasse, puis de contacter en leur nom l'ensemble des associations communales de chasse.

➤ **Les observations sur le terrain :**

Pour compléter les données collectées selon les deux démarches décrites ci-dessus, le coordinateur responsable de l'étude peut se rendre dans les endroits conflictuels pour faire le point sur la situation, tout au moins dans les endroits les plus fréquentés. Il ne pourra être efficace qu'à la seule condition d'être suffisamment bien renseigné au préalable. Pour cette raison, il commencera ses observations suite aux consultations ponctuelles, lui permettant de cerner, dans les grandes lignes, la situation.

Lors de ces sorties sur le terrain, les rencontres éventuelles avec les pratiquants de loisirs motorisés seront l'occasion d'affiner les données, en les interrogeant. De même, toute autre personne rencontrée sera interrogée pour connaître son point de vue sur les loisirs motorisés. L'objectif ici est d'évaluer l'impact de ces loisirs sur le tourisme de randonnée non motorisée. Il est important, lors de ces interrogatoires, de rester suffisamment neutre pour permettre à la personne interrogée d'exprimer son point de vue.

3 - Analyse des données collectées

L'ensemble des données collectées selon les différentes possibilités décrites ci-dessus ne pourra être traité de la même manière.

Tout d'abord, il est nécessaire de distinguer les données positives (oui, il y a pratique de loisirs motorisés à tel endroit...) des données négatives (non, dans tels hameaux, il n'y a jamais d'engins motorisés...). Ne seront retenues pour notre étude sur la fréquentation que les données positives. Ce n'est pas parce qu'un observateur n'a jamais vu de véhicules motorisés dans un endroit qu'ils ne viennent jamais (hormis dans les endroits inaccessibles).

Puis il sera important de distinguer les données récoltées auprès de l'administration (agents de l'ONF et de l'ONCFS, communes) des autres données, qui comporteront une part

de subjectivité. Les données récoltées auprès des chasseurs et des randonneurs (professionnels ou associations) devront être recoupées entre elles, avec les données de l'administration ou avec les observations de l'enquêteur, pour pouvoir être prises en compte. D'où l'importance d'un réseau d'observateurs suffisamment conséquent, coordonné par un enquêteur capable de vérifier lui-même les données isolées.

Une fois les données validées, celles-ci seront reportées sur une carte. Pour une enquête longue, les chemins et routes seront symbolisés de manière différente s'ils sont empruntés ou non par différents types d'engins motorisés. Par exemple, une couleur pourra correspondre à un type de pratique (bleu pour les 4x4, rouge pour les quads, vert pour les motos) et son épaisseur pourra correspondre à l'intensité des flux. Les zones de conflits (randonneurs, intérêts écologiques, etc...) devront être symbolisées. Un texte décrivant l'évolution et la caractérisation des pratiques est quant à lui indispensable. Dans la conclusion, les réponses aux objectifs de l'étude seront apportées et les endroits les plus conflictuels seront hiérarchisés. Pour les études plus restreintes, il sera difficile de distinguer les différents types de pratiques.

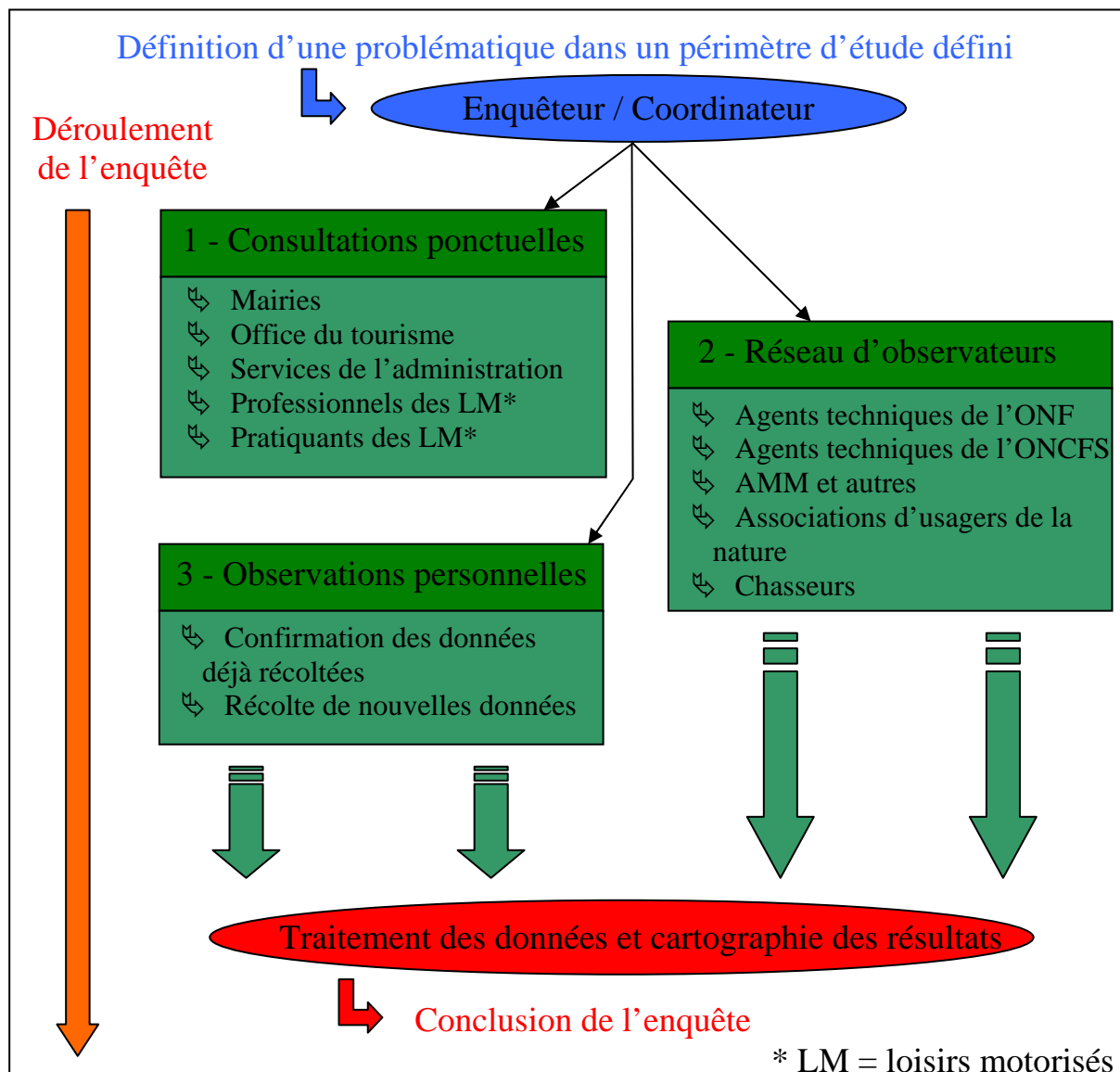


Schéma 1 : Méthode « idéale » d'évaluation de la fréquentation des loisirs motorisés dans les espaces naturels, à utiliser lors d'une enquête longue

B) Critique de la méthode proposée :

La méthode présentée dans les pages précédentes permet à l'enquêteur de s'entourer suffisamment pour que les résultats de son enquête soient exploitables. Encore une fois, il ne s'agit pas de mesurer précisément l'intensité des flux d'engins motorisés, ce qui nécessiterait d'importants moyens (financiers, matériels et humains) et une planification adaptée (plus de temps), mais bien de proposer une évaluation à grande échelle permettant de répondre aux objectifs cités dans le chapitre « Cadre et objectifs de la méthode ». Lors de sa mise en application, la méthode peut présenter plusieurs points délicats.

Certains concernent directement l'enquêteur. En effet, celui-ci devra être capable de s'adresser de manière convaincante aussi bien aux pratiquants qu'aux opposants à ces pratiques. Il devra pouvoir nourrir les discussions afin d'obtenir des informations les plus précises possibles, face à des personnes aux sensibilités très différentes.

Pour qu'une telle étude soit représentative de la situation réelle, elle devrait se dérouler sur l'ensemble de l'année, faute de quoi les données récoltées ne constitueront qu'un échantillon de la véritable situation. Cet échantillon sera difficile à interpréter, puisque certains facteurs, comme la météo par exemple, peuvent alors prendre une importance significative et fausser les résultats. Pour cette raison, l'application de la méthode au Parc de Chartreuse sera difficile à interpréter (celle-ci s'étant déroulée entre août et octobre 2005).

La liste des acteurs présentée dans la méthode n'est pas exhaustive. Elle a été faite en fonction des caractéristiques du massif de Chartreuse. C'est donc à l'enquêteur, au début de son travail, d'inventorier l'ensemble des partenaires qu'il serait intéressant de consulter sur son périmètre d'étude. Ainsi les pêcheurs pourront être associés à la démarche dans d'autres régions. Cependant, si un nombre important d'acteurs contactés permet une meilleure analyse des pratiques, il ne faut pas négliger les difficultés induites : contacter l'ensemble des agents assermentés ne pose pas de problème. En revanche, il est beaucoup plus délicat de récolter les témoignages des associations (de chasse, de randonneurs, de naturalistes) d'une façon systématique. D'où l'importance du choix des partenaires, dépendant directement des moyens mis en œuvre et de la durée de l'étude.

Pour suivre l'évolution des flux d'engins motorisés, il sera possible d'appliquer cette méthode avec les mêmes partenaires quelque(s) année(s) plus tard. Les variables constituées par d'éventuels changements (changement de poste, nouveaux acteurs concernés) devront être prises en compte dans l'analyse des données, même si ces changements ne perturberont pas significativement les résultats, vu le nombre de partenaires consultés.

III. Application de la méthode au Parc naturel régional de Chartreuse

Mon travail se situant dans la continuité d'un travail initié par Sylvaine Chevalier, celui-ci se basera sur des données déjà existantes, ainsi que sur de nouvelles données recueillies ponctuellement, auprès de différents acteurs du territoire. Cependant, la durée de l'enquête n'a pas permis la mise en place du réseau d'observateurs décrit plus haut. Il aurait fallu pour cela consacrer l'intégralité du travail à cette étude. Les objectifs du travail étant précisément d'utiliser les résultats de cette enquête, la consultation de tous les acteurs se fit donc ponctuellement.

A) Analyse des données existantes :

En ce qui concerne la situation dans le Parc, les données existantes qui vont nous être utiles se résument à l'enquête auprès des communes. Il s'agit de la consultation auprès des mairies, réalisée par Sylvaine Chevalier en septembre 2004. Cette consultation faisait suite à la demande de plusieurs mairies particulièrement touchées par les loisirs motorisés, réunies au sein d'une commission. Les questions posées étaient les suivantes :

- Rencontrez-vous des problèmes liés à la pratique des loisirs motorisés de type motos vertes, 4x4, quads ou encore motoneiges sur votre commune ? Si oui, lesquels ?
- Avez-vous pris des mesures pour gérer le développement ou encadrer ces pratiques ? Si oui, lesquelles ?

Pour mieux interpréter les résultats de cette enquête, découpons le territoire du Parc selon la carte des grandes entités paysagères de Chartreuse (voir la carte 1 à la page 2) : pour certaines communes, à cheval entre deux entités paysagères, il a fallu trancher. Pour ces communes, l'entité paysagère retenue est celle où se trouve le centre d'activité le plus important. Selon ce découpage, plus ou moins arbitraire, nous décomptons 15 communes faisant partie de l'avant-pays de Chartreuse, 17 communes faisant partie du massif de la haute Chartreuse et 20 communes en situation de piémont.

Le premier enseignement de cette enquête est le nombre conséquent de communes n'ayant pas répondu. Cela pose une interrogation : n'ont-elles pas répondu parce qu'elles ne sont pas concernées par ce type de loisirs, est-ce par hostilité envers la réflexion menée par le Parc ? Pour notre analyse, retenons simplement une grande incertitude. La réponse à cette question sera apportée lors des conclusions de notre évaluation.

Notons aussi que les communes déclarant ne pas avoir de problèmes avec les loisirs motorisés peuvent cependant accueillir de telles pratiques, sans que celles-ci ne soient conflictuelles aux yeux du maire.

Par ailleurs, l'enquête nous apprend qu'une quinzaine de communes observent des pratiques de loisirs motorisés sur leur territoire, dont certaines se font en toute illégalité. Mais il est souvent difficile pour les mairies de faire appliquer la loi et les arrêtés mis en place. Dans ce cas là, les communes font aveu d'impuissance et demandent au Parc d'intervenir. Si

des mesures doivent être mises en place, ce sera prioritairement dans ces communes. En ce qui concerne les arrêtés communaux qui ont été pris pour prévenir le développement des loisirs motorisés, la plupart sont aujourd'hui inutiles, comme nous le verrons plus tard.

Les communes de la commission (8)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 1 commune de l'avant-pays de Chartreuse (7 %) ○ 5 communes du massif de la haute Chartreuse (29 %) ○ 2 communes du piémont (10 %)
Les communes observant des problèmes, ne serait-ce que ponctuellement (7)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2 communes de l'avant-pays de Chartreuse (13 %) ○ 1 commune du massif de la haute Chartreuse (6 %) ○ 4 communes du piémont (20 %)
Les communes ayant pris des mesures (8)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2 communes de l'avant-pays de Chartreuse (13 %) ○ 3 communes du massif de la haute Chartreuse (18 %) ○ 3 communes du piémont (15 %)
Les communes affirmant ne pas avoir de problèmes avec les LM²² (8)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2 communes de l'avant-pays de Chartreuse (13 %) ○ 3 communes du massif de la haute Chartreuse (18 %) ○ 3 communes du piémont (15 %)
Les communes n'ayant pas répondu (25)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 8 communes de l'avant-pays de Chartreuse (53 %) ○ 5 communes du massif de la haute Chartreuse (29 %) ○ 12 communes du piémont (60 %)

Tableau 1 : Récapitulatif de l'enquête auprès des communes de S. Chevalier, 09/2004

Quant aux communes ayant pris d'autres mesures, il s'agit de la pose de panneaux. Si cette mesure peut s'avérer dissuasive, elle n'est cependant pas contraignante au sens légal du terme. Effectivement, il est nécessaire de rédiger un arrêté et de le publier pour formaliser la fermeture d'une voie jusqu'alors ouverte à la circulation publique ; cela en plus d'une signalisation réglementaire.

B) Les consultations ponctuelles :

1 - La consultation des mairies

Suite à l'enquête de Sylvaine Chevalier, toutes les communes ayant recensées des pratiques de loisirs motorisés sur leur territoire ont de nouveau été contactées par téléphone. Cette consultation a permis d'écouter les revendications des communes, et de mieux comprendre la situation sur leur territoire, les interlocuteurs étant souvent particulièrement sensibles à la démarche.

Sur les 19 communes appelées (soit membre de la première commission, soit ayant pris des mesures, soit connaissant des problèmes), 12 ont décrit quels sont les chemins les plus conflictuels, dont 2 d'entre elles admettaient que ce type de pratiques concerne l'intégralité des chemins de la commune. Les autres sont des communes qui étaient représentées à la commission pour des problèmes aujourd'hui réglés, ou alors des communes qui ont su régler le problème par leurs propres moyens, comme nous le verrons dans la deuxième partie de ce travail.

²² LM : loisirs motorisés

2 - La consultation des offices du tourisme

Suite à un entretien avec les agents d'accueil des six offices du tourisme situés dans le périmètre du Parc (Les Echelles, Saint-Laurent-du-Pont, Saint-Pierre-de-Chartreuse, Saint-Pierre-d'Entremont, Saint-Hilaire-du-Touvet et Le Sappey-en-Chartreuse), voilà ce que nous pouvons retenir :

- Quatre offices du tourisme déclarent n'avoir aucun retour de la part de touristes mécontents suite à la rencontre d'engins motorisés. Il s'agit des offices situés aux Echelles, à Saint-Laurent-du-Pont, à Saint-Pierre-de-Chartreuse et à Saint-Hilaire-du-Touvet. Ils ne proposent aucune activité motorisée hormis à Saint-Laurent-du-Pont où est organisé le rallye de Chartreuse le week-end des 27 et 28 août 2005. Par ailleurs, il est arrivé que des personnes recherchent à faire du quad. Ils sont alors envoyés chez le loueur à Saint-Pierre-d'Entremont, mais cela reste anecdotique.
- A Saint-Pierre-d'Entremont, commune où se trouve le loueur de quad, on propose son activité au public. Aucun retour négatif n'est recensé.
- Au Sappey-en-Chartreuse, le maire tient à ce que l'image diffusée par l'office du tourisme soit celle d'un Parc naturel régional incarnant le calme. Les loisirs motorisés ne figurent donc pas parmi l'offre de l'office du tourisme. En revanche, les récentes acquisitions de quads par une quinzaine d'habitants du village (dont plusieurs sont compétiteurs) risquent de poser problème, selon l'agent d'accueil.

3 - La consultation des services de l'état

Deux contraintes sont venues perturber la pertinence de l'analyse des chiffres du ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer :

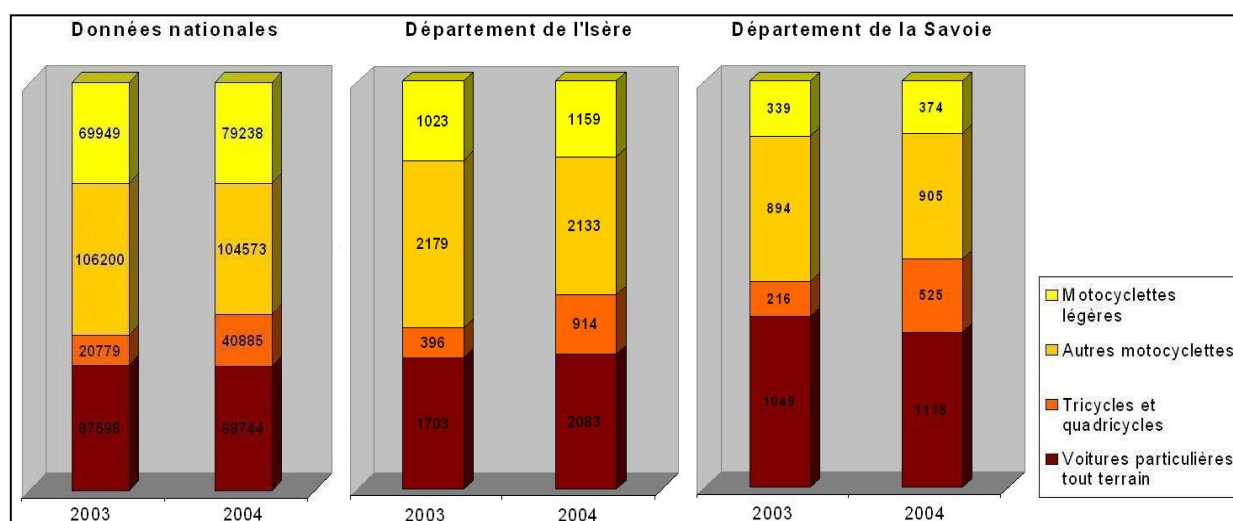
- tout d'abord, le fait que ces données soient départementales, alors que l'étude se fait à l'échelle d'un territoire à cheval sur deux départements ;
- et puis, le fait que seules les données de 2003 et de 2004 sont disponibles, les données antérieures étant payantes et les données pour l'année 2005 n'étant pas encore consultables.

En conséquence, je me suis contenté de dégager des tendances très générales, qui viendront souligner ou, au contraire, nuancer les conclusions de l'enquête.

Avant d'analyser ces chiffres, précisons quelques notions : la catégorie des motocycles comprend le sous-genre TQM (= les tricyles, qui restent marginaux, et les quadricycles à moteur, qui sont immatriculés depuis 2003), et les sous-genres MTL (= les motocyclettes légères dont la puissance maximale nette n'excède pas 11 kW et la cylindrée est inférieure à 125 cm³) et MTT (= les autres motocyclettes). Quant aux véhicules dits 4x4, ils font partie de la catégorie des véhicules particuliers et de leur sous-genre tout-terrain. Seules les ventes des véhicules neufs sont retenues dans les chiffres suivants.

En regardant les trois graphiques du document 2 ci-après, nous pouvons retenir les conclusions suivantes :

- Tout d'abord, les ventes de véhicules motorisés à quatre roues (si les tricyles apparaissent sur ce graphique, c'est parce qu'ils ne sont pas distingués des quads, mais leur nombre est négligeable) progressent beaucoup plus vite que celles des véhicules à deux roues.
- La proportion des véhicules à quatre roues est plus importante sur les départements de l'Isère et de la Savoie que sur le territoire national.
- Enfin, la vente de quads progresse beaucoup plus rapidement que celle des autres véhicules motorisés tout-terrain, en faisant beaucoup plus que doubler en une année sur les départements dont le Parc fait partie.



Document 1 : Graphiques illustrant les véhicules neufs immatriculés, selon leur catégorie
 Source : Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer

4 - La consultation des professionnels des loisirs motorisés

Un seul professionnel vit partiellement des loisirs motorisés dans le périmètre du Parc. L'offre qu'il propose depuis 2004 comprend des randonnées en quads à la demi-journée (2 heures) ou à la journée (4 heures), et un circuit ouvert aux enfants (quads dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³). Ce circuit a été exploité jusqu'en 2005, le loueur n'étant plus intéressé par cette activité.

Il affirme être en permanence avec ses clients. Il emprunte trois différents circuits pour lesquels les maires lui ont donné leur accord. Ses quads, tous munis d'un pot catalytique, ont une cylindrée maximum de 250 cm³. Il dit avoir des clients en moyenne un jour sur deux tout au long de l'année, avec une nette période de pointe l'été, ainsi que quelques clients l'hiver. Il les sensibilise au respect de l'environnement.

5 - La consultation des pratiquants

Pendant l'enquête, seule une personne a accepté de parler de ses pratiques au sein du Parc. Il s'agit d'un compétiteur licencié à la Fédération Française de Motocyclisme, qui habite

la commune où les conflits sont les plus nombreux. Il se plaint d'une ambiance très tendue dans la commune, où ses pratiques n'étaient plus acceptées même si elles restaient légales. Aujourd'hui, il ne pratique plus dans le territoire mais sur des circuits à l'extérieur du Parc. En revanche, il a accepté de me parler des chemins que ses amis empruntent régulièrement. Ceux-ci seraient quatre à pratiquer le quad et huit à pratiquer la moto, trial et enduro. Les endroits que ceux-ci privilégient pour leurs loisirs sont les pistes forestières sur les communes limitrophes de la leur.

6 - Les agents techniques de l'ONF²³

Après avoir obtenu les coordonnées des 13 agents techniques travaillant sur le territoire de la Chartreuse auprès des agences départementales (10 agents dépendent de l'agence iséroise et 3 agents dépendent de l'agence savoyarde), il fut intéressant de récolter leur témoignage téléphonique.

Seuls deux agents n'ont relevé aucune observation ces dernières années sur leur triage²⁴. Pour les autres, certains m'ont fait part d'observations ponctuelles, concernant des chemins vraisemblablement fréquentés (les observations de traces de pneus sont beaucoup plus fréquentes que les observations directes).

Selon six d'entre eux, il s'agit de pratiques courantes sur l'ensemble de certains secteurs, dont un se révèle être particulièrement conflictuel. Selon les agents de l'ONF, les conflits concernent les quadeurs d'un côté, dont plusieurs font de la compétition, et les agriculteurs et les hébergeurs de la commune de l'autre côté. Les personnes impliquées ont toutes été consultées par la suite, nous verrons plus tard les raisons de cette situation très tendue.

7 - Les agents de l'ONCFS²⁵

Après avoir contacté les services départementaux isérois et savoyards de l'ONCFS, il s'est avéré que 3 brigades travaillent sur le territoire de Chartreuse. En Isère, les données récoltées auprès des agents furent difficilement utilisables car elles concernaient des secteurs à grande échelle. La majorité des problèmes dus aux loisirs motorisés sur ce département concerne principalement le Nord de ce dernier, hors du territoire du Parc. Par contre, en ce qui concerne la Savoie, les données étaient nombreuses et précises, l'agent concerné étant particulièrement sensible à cette problématique. Lors d'un rendez-vous avec celui-ci, il a ainsi pu être possible de localiser les pratiques sur de nombreux chemins.

8 - Les professionnels du tourisme

Dans une région de moyenne montagne comme la Chartreuse, la randonnée pédestre constitue une part importante parmi l'offre touristique. Ainsi, de nombreux accompagnateurs y sont installés et parcourent régulièrement les milieux naturels, pendant les périodes estivales et hivernales. Pendant l'enquête, 14 de ces AMM²⁶ ont été contactés. Il n'a pas été possible de

²³ Office national des forêts.

²⁴ Triage : Surface forestière sous la responsabilité d'un agent technique.

²⁵ Office national de la chasse et de la faune sauvage.

²⁶ Accompagnateurs en moyenne montagne.

récolter les témoignages de tous, certaines de ces personnes étant impossibles à joindre hors de la saison estivale, mais les 14 personnes contactées ont répondu avec intérêt à cette enquête.

Leurs réponses dépendent beaucoup de leur lieu de travail, ainsi que du secteur qu'ils habitent. 2 accompagnateurs seulement n'ont pas pu me donner de renseignements, ces derniers travaillant principalement à l'extérieur du Parc. 6 autres accompagnateurs ont pu me renseigner par leurs observations ponctuelles, lors de leurs sorties. Enfin, les 6 autres accompagnateurs ont été généreux dans le développement de leurs observations, habitant tous des zones très fréquentées par les véhicules motorisés tout-terrain (celles que nous distinguerons dans la conclusion de cette enquête).

9 - Les usagers des espaces naturels

Deux associations de randonneurs de Chartreuse ont été contactées lors de l'enquête. Mais si les randonneurs ont parfois entendu des engins motorisés, ils n'en ont que très rarement observés en montagne.

Quant aux agriculteurs, plusieurs témoignages ont été récoltés là où les pratiques de loisirs motorisés sont fréquentes. Ceux-ci se plaignent de ces activités, qui nuisent réellement à leur profession : il arrive régulièrement que les clôtures des champs soient emportées, que les champs soient parcourus de long en large peu avant la fenaison, et que la circulation sur les chemins agricoles soit trop rapide et dangereuse...

10 - Les chasseurs

Pour contacter ces derniers, je suis tout d'abord allé voir le président de l'association des chasseurs des hauts plateaux de Chartreuse. Celui-ci m'a conseillé de consulter l'ensemble des présidents des Associations Communales de Chasse Administrative (ACCA) par courrier. Cette démarche semblait pertinente suite à la réception de la première réponse, émanant du président de l'association de Coublevie. Mais elle fut la seule. Après analyse, il ressort que Coublevie est la seule commune pour laquelle le Parc a lancé une démarche de concertation de tous les acteurs sur la problématique des loisirs motorisés. Les chasseurs avaient donc déjà eu à s'exprimer sur le sujet. Ailleurs, ils ont été vraisemblablement très peu réceptifs à l'enquête. Il faut préciser que ceux-ci sont souvent eux-mêmes utilisateurs de véhicules (souvent des 4x4, mais aussi des motos et aujourd'hui des quads) dans les espaces naturels. Cette démarche permet de mettre en évidence l'importance du dialogue et de la concertation quand on travaille sur des problématiques aussi conflictuelles.

C) Conclusion de l'enquête :

Suite à l'analyse de tous les témoignages collectés (plus de cinquante), il est possible de caractériser les pratiques de loisirs motorisés sur le territoire de Chartreuse et d'établir une carte des pratiques de loisirs motorisés (voir annexe IV). Sans être exhaustive, celle-ci met en relief les zones privilégiées par les pratiquants en Chartreuse. Pour analyser les pratiques, nous distinguerons deux catégories parmi celles-ci : les pratiques de randonnées motorisées, qui permettent le tourisme et la découverte du territoire ; et les pratiques sportives, dont l'objet est le défolement. Parmi les secteurs décrits ci-après, concentrant la grande majorité des loisirs motorisés sur le territoire du Parc, certains sont concernés par une des deux catégories seulement, alors que d'autres voient cohabiter les deux types de pratiques. Attention, cette distinction est arbitraire, et elle n'a de sens que pour faciliter l'interprétation des résultats de l'enquête. Elle permet de mieux comprendre la motivation des pratiquants et d'appréhender plus justement les impacts des loisirs motorisés.

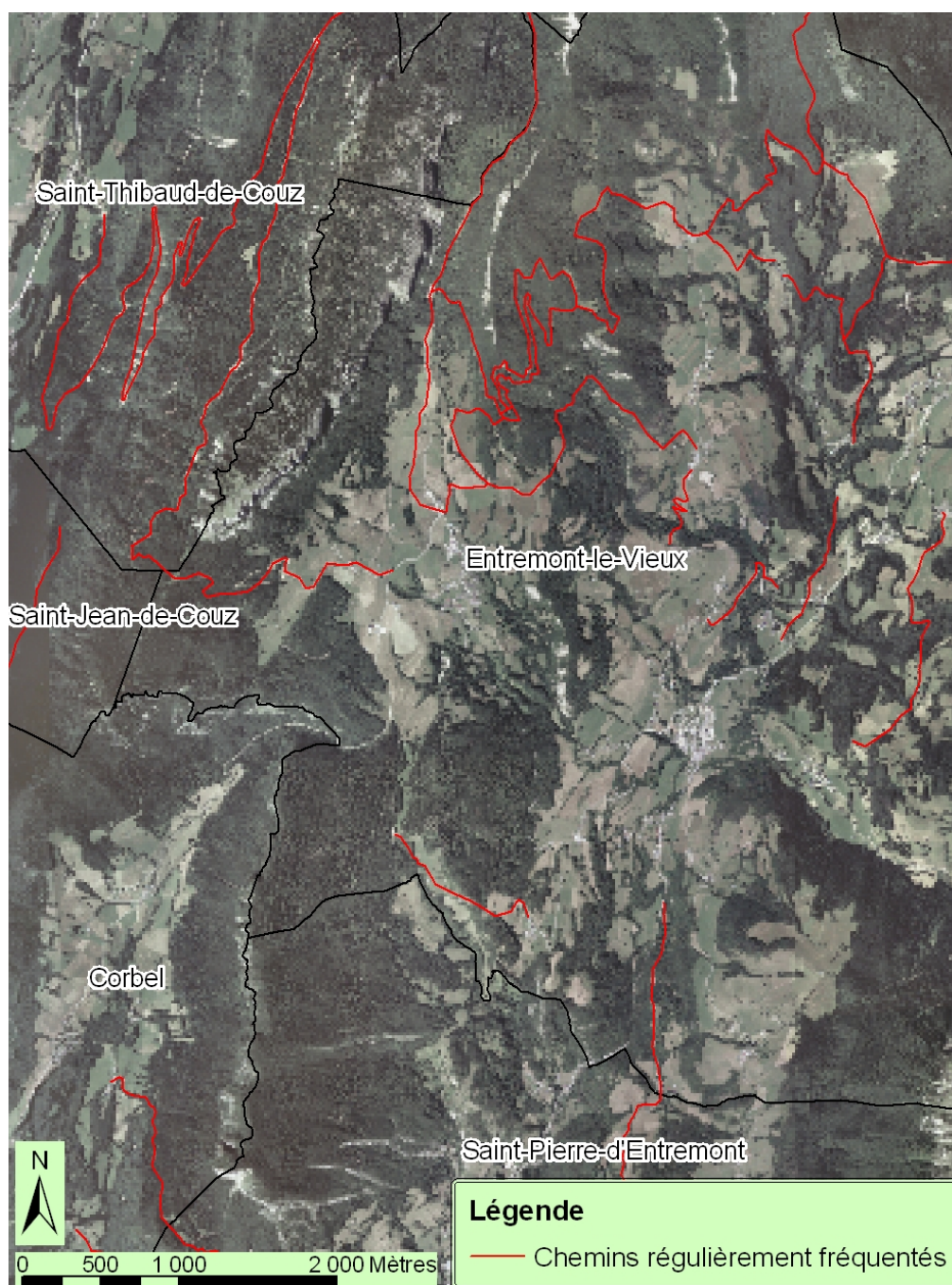
Développons maintenant les différents cas de figure que l'on peut rencontrer en Chartreuse :

1 - Les Entremonts

Zone de moyenne montagne qui se situe entre la vallée de Couz et les Hauts Plateaux de Chartreuse, c'est un lieu où l'agriculture de montagne est développée, et où les engins motorisés sont connus depuis de longues années, permettant aux agriculteurs de gagner du temps lors de leurs tâches quotidiennes. Jusqu'à récemment, il s'agissait surtout de motos de type enduro, qui étaient utilisées uniquement à des fins professionnelles. Depuis 2001 et l'installation d'un nouveau prestataire proposant des randonnées en quads, la situation a considérablement changé. En effet, ce type de véhicules était alors nouveau dans la région, et plusieurs personnes se sont immédiatement intéressées à l'activité. D'où l'achat, ces dernières années, de nombreux quadricycles sur ce secteur. Leur nombre peut-être estimé à une vingtaine de nouveaux véhicules, selon les élus. Ainsi, cette région se caractérise par des pratiques motorisées fréquentes et distinctes :

- **Les quads du loueur :** Lors de ses randonnées, le loueur de quads reste en permanence avec ses clients et il emprunte uniquement les chemins dont il a l'autorisation de passage (délivrées oralement par le propriétaire ou la commune). Comme nous l'avons déjà dit, ses quads sont d'une cylindrée modérée, et il ne force jamais sur la vitesse. Celui-ci tient à ce que l'image de son commerce reste positive, et il attache donc beaucoup d'importance au respect des autres usagers des chemins et au respect de l'environnement.
- **Les particuliers :** Les conséquences directes des pratiques dues au loueur sont faibles, comme nous venons de le voir. En revanche, les conséquences indirectes ne sont pas négligeables, puisque depuis son installation dans ce secteur, de nombreux nouveaux quadeurs sont apparus. Lui-même admet, en accord avec d'autres témoignages, que ces nouveaux pratiquants ne montrent que très peu de respect envers les autres usagers des chemins, ni pour les milieux naturels qu'ils parcourent ; ce qui l'ennuie puisque l'image de son activité est remise en cause. Si les motos pouvaient être compatibles avec les activités de randonnées non motorisées, il y a quelques années, les quads

posent de réels problèmes techniques. Le meilleur exemple concerne un accompagnateur (ils sont nombreux dans ce secteur très touristique), qui propose dans sa prestation un portage de sacs avec un mulet. Pour lui, chaque véhicule qu'il croise, sur des chemins de montagne pourtant inscrits au plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR), est source de sérieux ennuis. Enfin, dans ce secteur, il a été mentionné à plusieurs reprises une importante détérioration des chemins, qui s'intensifie depuis quelques années. Là encore, cela concerne des pratiques « sauvages ». Celles-ci semblent se concentrer sur le Mont-Fred, au Nord de la commune d'Entremont-le-Vieux, et autour du rocher du Corbeley et du Mont-Outhéran, plus à l'Ouest.



Carte 7 : Localisation des loisirs motorisés dans les Entremonts

Source : IGN pour le fond satellite et les communes

Dans les Entremonts, les pratiques de randonnée et les pratiques sportives doivent cohabiter. Le loueur, qui connaît la plupart des quadeurs de son secteur puisqu'il les assiste en cas de problèmes mécaniques, participe à la sensibilisation et à la responsabilisation des pratiquants peu scrupuleux, ce qui permet d'éviter de trop nombreux conflits. Quand le Parc travaillera sur ce secteur, il sera un relais important pour mieux atteindre les pratiquants des Entremonts.

2 - L'avant-pays de Chartreuse

Dans la partie Nord-Ouest de la Chartreuse, le relief est plus doux et le mitage résidentiel est important. De ce fait, une multitude de chemins sont accessibles aux véhicules motorisés, et présentent l'intérêt pour les pratiquants de constituer de véritables circuits. Les massifs forestiers parsemés sur le chaînon jurassien offrent des endroits propices à la pratique de ces activités (tous les types de véhicules ont été observés), non loin des habitations et présentant un kilométrage de chemins important. Malgré cela, peu de conflits sont recensés. Cela peut s'expliquer par des pratiques plus « responsables » qu'ailleurs (de type randonnée), ou par le nombre relativement faible de témoignages récoltés dans ce secteur géographique.

Par contre, dans la plaine des deux Guiers, certains agriculteurs se plaignent de l'incivisme de quelques pratiquants qui utilisent et dégradent les chemins agricoles, et qui vont jusqu'à pratiquer dans les cultures. Ces observations sont beaucoup moins fréquentes que celles faites dans les parcelles forestières, selon tous les témoignages recueillis, mais elles sont aussi beaucoup plus nuisibles.

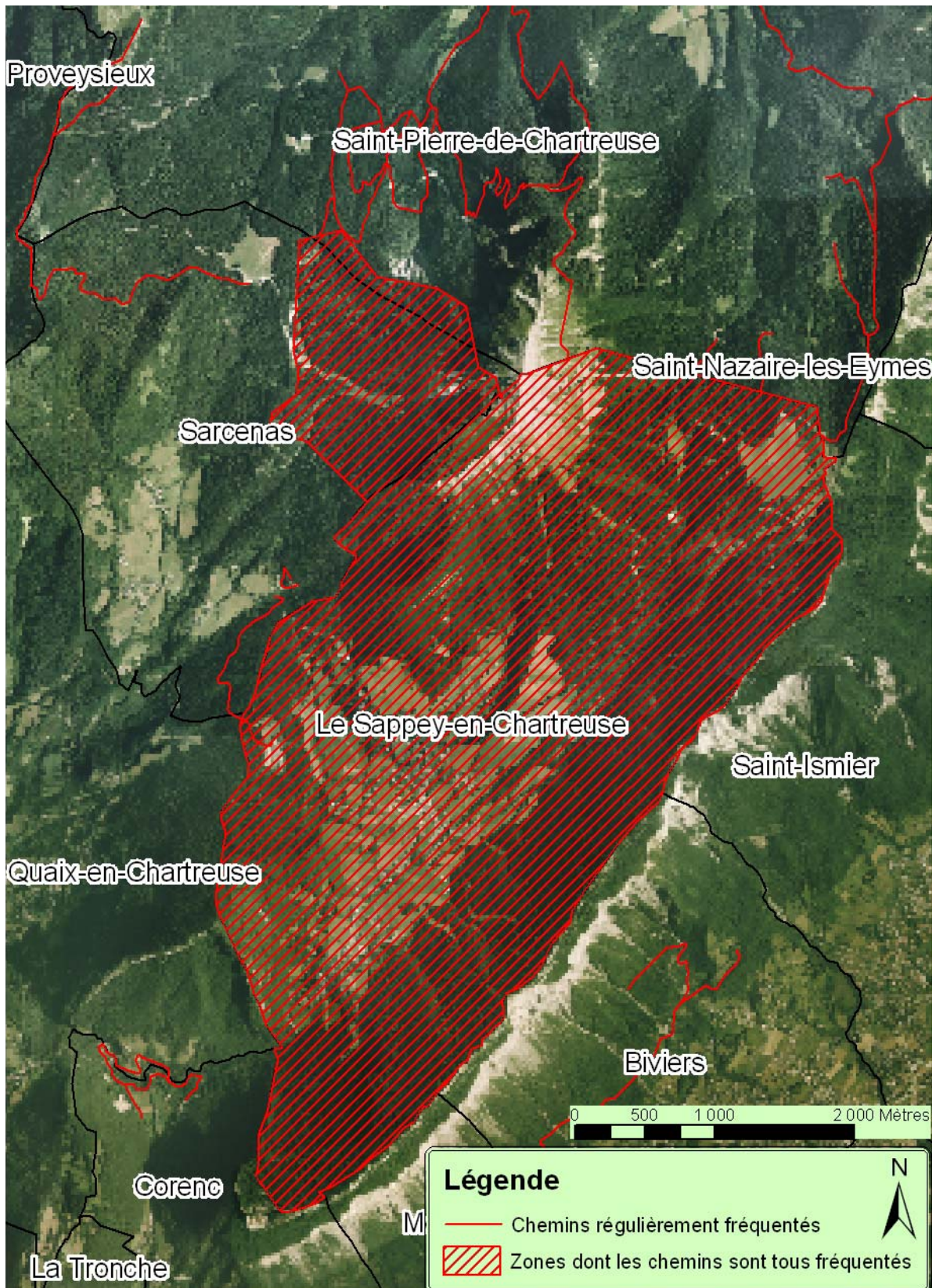
3 - Le balcon Sud de la Chartreuse

Plus au Sud, à quelques kilomètres de Grenoble seulement, se trouvent plusieurs communes formant le balcon Sud de la Chartreuse. S'il est difficile de dire si c'est ce secteur ou le secteur des Entremonts où les pratiques de loisirs motorisés sont les plus fréquentes, il apparaît clairement qu'elles sont plus problématiques et conflictuelles ici. Différents témoignages, dont ceux de l'ONF, admettent que l'ensemble des chemins du secteur est régulièrement parcouru, sur la commune du Sappey-en-Chartreuse, mais aussi dans le secteur de Chamechaude et jusqu'aux premiers hameaux de Saint-Pierre-de-Chartreuse et de Sarcenas. Mais pourquoi ces pratiques semblent beaucoup mieux acceptées dans les Entremonts que sur ce balcon Sud ? Il y a plusieurs éléments de réponse :

Tout d'abord, ici, les pratiquants sont pour la plupart des jeunes, dont certains sont licenciés à la Fédération Française de Motocyclisme et pratiquent le quad de compétition. Les véhicules ne sont donc pas les mêmes, d'une cylindrée beaucoup plus importante, ce qui implique des vitesses et des nuisances sur les milieux naturels d'autant plus grandes.

En augmentant la vitesse, le bruit et les dérapages sur les chemins augmentent, ainsi que l'insécurité pour les autres usagers des chemins : j'ai pu interroger quelqu'un qui a du, en plein hiver, sauter dans un talus à cause de quatre quads qui arrivaient de front à vive allure, faisant la course sur une piste forestière !!! Si on ajoute que les pratiques dans ce secteur se concentrent les soirs et les week-ends, on comprend facilement pourquoi de nombreux habitants se plaignent et que la mairie du Sappey-en-Chartreuse s'est ouvertement prononcée contre ce type de pratiques, en étant parmi les premières à solliciter le Parc pour qu'il les aide à gérer ces problèmes.

Outre l'insécurité provoquée par ces pratiques, il y a de véritables conflits avec les agriculteurs locaux : c'est à cet endroit que les dommages évoqués dans la partie « Les consultations ponctuelles » ont été identifiés.



Carte 8 : Localisation des loisirs motorisés sur le balcon Sud de la Chartreuse

Source : IGN pour le fond satellite et les communes

Les pratiques de loisirs motorisés sur le balcon Sud de la Chartreuse n'ont donc plus aucun rapport avec la randonnée. A cette nuance dans la pratique s'ajoutent les caractéristiques du site d'accueil. En effet, le secteur est composé de nombreuses zones naturelles de qualité :

- Le marais des Sagnes (voir annexe VI), classé en APPB²⁷, en ZNIEFF²⁸ de type 1, et faisant partie de l'IRT²⁹. Celui-ci n'est pas soumis à des pressions d'engins motorisés régulières, même si celles-ci ne sont pas exclues ponctuellement.
- Le massif du St Eynard, qui est classé en ZNIEFF de type 1 et aussi en site classé. Selon les témoignages recueillis, ce site est très fréquenté par les motos et les quads, malgré le classement du site et le chemin de grande randonnée (GR 9) qui le traverse.
- Enfin, de nombreuses autres zones sont classées en ZNIEFF de type 1, tels le massif de Chamechaude, les prairies et forêts du col du Coq, et les gorges du Manival qui redescendent sur la vallée du Grésivaudan. Ces zones sont toutes très attractives pour le tourisme de randonnée (pédestre, équestre ou cycliste). Aussi les questions de compatibilité entre ces formes de tourisme et les loisirs motorisés se posent ici avec beaucoup d'intérêt. D'autant que les professionnels de l'hébergement sont plusieurs à vivre du tourisme de randonnée. Ces derniers se plaignent beaucoup de l'atteinte de l'image du Parc dues aux pratiques sauvages de loisirs motorisés.

4 - Les autres zones périurbaines

Si les pratiques qui ont cours dans les périphéries de Voiron (commune de Coublevie) et de Chambéry (communes de St Cassin et de St Baldoph) sont plus anciennes, elles connaissent la même dynamique que sur le balcon Sud de la Chartreuse. Il semble donc exister un lien entre l'intensification des pratiques et la proximité d'agglomérations.

Commune limitrophe de Voiron, Coublevie est une des seules communes à avoir pris un arrêté communal réglementant les pratiques de loisirs motorisés, comme nous le verrons plus tard. Mais celles-ci sont toujours d'actualité, et cela pose le problème de l'application sur le terrain de ce type d'arrêté. Non loin de Coublevie se trouve le seul circuit réservé aux engins motorisés, dans les gorges de Crossey (classées en ZNIEFF de type 1). Le maire autorise une association à l'exploiter. Malgré les mesures mises en place, de nombreuses pratiques illégales ont été mentionnées dans ce secteur, où les zones naturelles d'intérêt, principalement des zones humides, sont nombreuses.

Les massifs forestiers des deux communes dominant Chambéry (St Baldoph et St Cassin) sont eux aussi régulièrement parcourus, faisant la jonction entre l'agglomération chambérienne et les Entremonts. Cela malgré la vigilance des agents des services de l'état, puisqu'une nouvelle fois, une partie des zones concernées sont classées en ZNIEFF de type 1.

²⁷ Arrêté préfectoral de protection de biotope.

²⁸ Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique.

²⁹ Inventaire régional des tourbières.

IV. Analyse des impacts des loisirs motorisés sur le territoire du Parc

Lors de cette enquête, il n'a pas été possible d'observer des engins motorisés sur les chemins de Chartreuse. L'étude des impacts de ce type de ces véhicules sur les milieux naturels a donc été réalisée parallèlement à cette enquête, sur des sites hauts savoyards et isérois, mais aussi à partir de publications sur le sujet. Pour les décrire de façon complète, nous pouvons les aborder selon deux approches différentes : les impacts des pratiques sur les milieux naturels et les impacts « sociaux », qui sont les conséquences que l'on peut mettre en évidence des loisirs motorisés sur les autres usagers des chemins et sur les habitants. Puis, dans une troisième partie, nous insisterons sur les enjeux majeurs sur le territoire de Chartreuse.

A) Impacts sur les milieux naturels :

1 - Les impacts sur les sols

Les véhicules motorisés tout-terrain sont destinés, par définition, à circuler sur des voies non goudronnées. Selon la nature du revêtement de ces voies, qui peut être très variable, les véhicules peuvent avoir une incidence plus ou moins marquée sur celles-ci.

Les facteurs essentiels qui favoriseront la déstructuration ou l'arrachement du sol sont l'humidité et la pente du chemin. De plus, le comportement des pratiquants aura une incidence importante sur l'importance des dégradations. Tous les freinages ou les accélérations marqués, de même que les dérapages dans les virages, exercent d'importantes forces de cisaillement sur la surface du chemin emprunté. L'érosion due aux ruissellements d'eau risque alors de s'intensifier à ces endroits, les dégâts pouvant prendre une ampleur importante (ornière, érosion régressive...).

2 - Les impacts sur la faune

Les impacts sur la faune sont différents selon les milieux et les périodes concernés. Dans de nombreux milieux, la faune a du s'adapter aux dérangements : travaux de sylviculture en forêt, bruit des randonneurs, des avions et des planeurs dans les alpages, circulation routière en plaine etc... Mais certains sites restaient encore à l'écart de toutes ces agressions, du fait de leur difficulté d'accès. Naturellement, ces sites étaient privilégiés pour la reproduction de nombreuses espèces, tant de mammifères que d'oiseaux.

Aujourd'hui, les véhicules motorisés permettent un accès de plus en plus facile à



**Photo 1 : Nid de la Bécasse des bois
(*Scolopax rusticola*)**

Source : www.hlasek.com

l'intérieur de ces espaces naturels. En période de reproduction, ces intrusions dans les milieux, et le bruit qui leur est associé, provoqueront un stress pouvant être fatal aux nouveaux-nés ou aux couples reproducteurs, très vulnérables aux dérangements pendant cette période.

De même, pendant l'hiver, alors qu'une grande majorité des espèces éprouve des difficultés pour se nourrir, les dérangements impliqueront une dépense d'énergie chez celles-ci (stress, fuite rendue difficile par la neige...), pourtant nécessaire à leur survie.

3 - Les impacts sur la flore

Souvent, les chemins ruraux et les chemins d'exploitation sont recouverts de végétation. Une augmentation du trafic peut nuire à celle-ci, sensible à l'augmentation des perturbations (piétinements et forces d'arrachement). La disparition de la couverture végétale favorisera alors les phénomènes d'érosion en période humide et le soulèvement de poussières en période sèche.

Lorsque des racines traversent les chemins empruntés fréquemment par des véhicules motorisés, celles-ci peuvent subir des dommages : écorçages, sections...

Notons aussi que les espèces en bordure de chemins, dans les espaces naturels, ne sont pas adaptées aux gaz d'échappements et aux poussières comme peuvent l'être les espèces en bord de route. Ces populations seront donc plus sensibles aux fines particules émises suite aux passages de véhicules.

Quand la loi n'est pas respectée et que les espaces naturels sont parcourus, alors des espèces d'intérêt biologique peuvent subir d'importants dégâts dans leur population, le pire étant que la station d'une espèce disparaisse. Dans les cultures et les champs fourragers, selon la période et la hauteur de l'herbe, les conséquences du passage d'un véhicule seront désastreuses pour l'agriculteur.

4 - Les impacts sur les cours d'eau

Activité jugée très ludique, la traversée de cours d'eau est souvent le point fort de la randonnée motorisée, mise en avant lors de la promotion de l'activité. Les conséquences sont alors de deux types :

- Il y a destruction du lit du cours d'eau, ce qui peut avoir de graves conséquences sur les habitats (destruction des sites de reproduction et des lieux de refuge de la faune aquatique).
- Il y a libération de particules fines et d'hydrocarbures dans le cours d'eau, ce qui nuit à la qualité de l'eau. En aval, les espèces les plus sensibles seront gênées si ces perturbations sont régulières.

B) Impacts « sociaux » :

Comme nous venons de le voir, les pratiques de loisirs motorisés ont des impacts sur les milieux naturels, d'autant plus importants que les pratiques sont fréquentes. Il en est de même en ce qui concerne l'acceptabilité sociale de ce type d'activité. Voyons ce que représentent les loisirs motorisés pour les principaux usagers et gestionnaires de la nature.

1 - Les sylviculteurs :

Très présents dans le Parc de Chartreuse, les sylviculteurs sont évidemment concernés par ces pratiques. En effet, la très grande majorité des chemins fréquentés par les véhicules motorisés en Chartreuse sont des pistes forestières. Dans certains secteurs, les propriétaires forestiers sont les pratiquants, et il n'y a donc pas de conflits. Mais ce n'est pas le cas partout, et il arrive souvent que les forestiers se plaignent de la dégradation de leurs pistes suite aux passages de motos, quads ou 4x4, même si aucune plainte officielle n'a été recensée sur le territoire du Parc.

2 - Les agriculteurs :

Eux aussi « professionnels de la nature », ils étaient à l'origine les premiers utilisateurs de véhicules motorisés tout-terrain, ceux-ci étant adaptés à leur activité. Aujourd'hui, certains témoignages montrent que les agriculteurs qui continuent à se passer de tels outils se plaignent de « vandalisme » de la part des pratiquants, qui vont comme nous l'avons déjà vu jusqu'à rompre les clôtures, et circuler au milieu des cultures. Il s'agit là bien évidemment de pratiques hors-la-loi. Quand les pratiquants restent dans leurs droits, ils représentent un risque pour les agriculteurs lorsqu'ils se déplacent à des vitesses dangereuses sur les chemins agricoles, qui ne sont pas prévus pour cela.



Photo 2 : Randonnée organisée, empruntant un chemin agricole,
Source : www.funadventure.com

3 - Les habitants :

Au même titre que les forestiers et les agriculteurs mais à un degré moindre, puisque leur activité professionnelle n'est pas concernée, les habitants subissent les nuisances induites par les loisirs motorisés : dégradation des chemins, insécurité et nuisances sonores. Ces dernières sont particulièrement importantes quand les pratiques ont lieu le soir, et que les sites se trouvent à proximité des habitations, comme c'est le cas dans plusieurs communes de Chartreuse.

4 - Les professionnels du tourisme :

Les guides accompagnant les touristes dans les espaces naturels, les hébergeurs et les promoteurs, les offices de tourisme et le Parc sont concernés par ce chapitre. Si l'on met de

côté le tourisme culturel, la première ressource de ces différents acteurs du territoire est le patrimoine naturel. Or, les loisirs motorisés ont un effet important sur ce dernier. Effectivement, celui-ci n'évoquera pas les mêmes sentiments de sérénité, de calme et d'évasion chez le touriste selon qu'il soit fréquenté par des véhicules à moteur ou non. Les loisirs motorisés, à cause du bruit dont ils sont à l'origine et de la place que prennent les véhicules sur les chemins (et le risque qu'ils représentent lorsque les vitesses raisonnables ne sont pas respectées), ont un réel impact sur l'image du patrimoine naturel. La notion de « nature sauvage » est remise en cause, puisque toutes les limites d'accessibilité disparaissent. Avec l'effacement de cette notion, la part mystérieuse et grandiose des espaces naturels (directement liée à la difficulté d'accès des sites) est elle aussi remise en cause. Or, ce sont des éléments mis en avant par les promoteurs touristiques dont fait partie le Parc naturel régional de Chartreuse. Celui-ci est aussi le garant d'un développement territorial durable. Il est évident qu'aujourd'hui, les loisirs motorisés tels qu'ils sont pratiqués ne sont pas durables, puisque ce sont des activités qui sont fortement consommatrices en énergie et polluantes.

5 - Les autres usagers de la nature :

En ce qui concerne les autres usagers de la nature, c'est-à-dire ceux qui sont à la recherche de sites non urbanisés pour la pratique de leur sport favori ou pour l'exercice de leur passion (chasse, cueillette, naturalisme, détente), la rencontre de véhicules à moteur est rarement la bienvenue. Si celle-ci peut se passer sans problème quand l'un et l'autre sont informés, comme c'est le cas dans les Entremonts, celle-ci peut devenir très conflictuelle en certains endroits sensibles comme les chemins de Grandes Randonnées (GR) et les zones d'intérêt écologique ; ou quand les pratiquants ne prennent pas la précaution de réduire leur vitesse. Le cas particulier des chasseurs révèle toute l'ambiguïté de la problématique. En effet, il est de leur intérêt de limiter la circulation dans les espaces naturels pour que les populations de gibier se maintiennent dans leurs massifs. Mais bien souvent, ils sont les premiers à utiliser des motos trials ou des 4x4 pour leurs approches les jours de chasse ou de comptage.



Photo 3 : Vététiste gêné dans sa progression par un borbier dont des 4x4 sont à l'origine

Source : Jean-Pierre Simon

C) Synthèse des principaux conflits en Chartreuse :

Selon les régions, les caractéristiques des pratiques présentent de nombreuses différences. A l'échelle du territoire du Parc de Chartreuse, nous avons pu caractériser des pratiques radicalement différentes, auxquelles correspondent des conflits bien particuliers :

- **Les Entremonts :** Les pratiques y sont anciennes, mais ne cessent de progresser. Des conflits ponctuels existent, où les véhicules motorisés croisent les randonneurs, la région étant très touristique. Mais la présence d'un loueur de quads, qui dit laisser la priorité aux autres usagers des chemins et respecter l'environnement lors de ses sorties, permet l'intégration de son activité sur le territoire.
- **Le Sud de la Chartreuse :** Les pratiques sont récentes et en progression importante, année après année. Les conflits sont multiples, avec les agriculteurs, avec les promoteurs touristiques, et avec les habitants. Il n'y a aucune forme de respect dans les pratiques (souvent de nuit), et la situation y est de plus en plus tendue. La présence de nombreuses zones naturelles protégées augmente encore l'importance des nuisances.
- **Les autres zones périurbaines :** Au-dessus de Voiron et de Chambéry, les enjeux touristiques sont moins importants que dans les deux cas ci-dessus. Les pratiques sont relativement anciennes, même si elles sont là aussi en constante progression. Les conflits concernent les chemins de randonnées balisés, les zones naturelles d'intérêt qui sont régulièrement parcourues par des véhicules motorisés.
- **L'avant-pays de Chartreuse :** Dans cette zone de plaine, les conflits sont moins importants, du fait d'enjeux touristiques et écologiques moins prononcés. Les conflits ici ne concernent que la relation entre les pratiquants et les habitants, éventuellement aussi avec les exploitants agricoles et forestiers.

Pour conclure sur ce point, retenons que les activités motorisées sont particulièrement conflictuelles. Cependant, l'exemple du loueur de quads dans les Entremonts montre qu'il est possible de limiter ces conflits. Pour cela, il est impératif que les pratiquants aient un comportement responsable, et qu'ils soient conscients des nuisances dont ils sont à l'origine. Grâce à une réglementation et une répression adaptées, la cohabitation de différentes activités sur un territoire doit rester possible, en respectant les besoins de chacun.

Type de conflit	Ecologique	Touristique	Avec les exploitants	Avec la population
Entremonts	✓✓	✓✓✓	✓	✓
Sud de la Chartreuse	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓
Autres zones périurbaines	✓✓	✓✓	✓	✓✓
Avant-pays savoyard	✓	✓✓	✓✓	✓✓

Tableau 2 : Importance de chaque type de conflit³⁰

³⁰ ✓ : Nuisances supportables, ✓✓ : Conflits, avec peu de conséquences, ✓✓✓ : Conflits à traiter prioritairement.

Partie II : Recueil des différentes expériences de gestion des loisirs motorisés

I. Mesures prises par les communes adhérentes au Parc de Chartreuse

II. Recueil des expériences des Parcs naturels régionaux

III. Quelques autres approches pour la gestion des loisirs motorisés

IV. Synthèse de ces expériences

La problématique des loisirs motorisés et les conflits qui lui sont associés étant relativement récents, peu d'expériences de gestion ont pu être menées sur une longue période. Cependant, depuis la loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels, publiée le 3 janvier 1991 (voir Annexe I), les maires, les préfets et les Parcs naturels régionaux ont des compétences pour encadrer ces pratiques. C'est la raison pour laquelle certaines mairies de Chartreuse, de nombreux Parcs naturels régionaux français, mais aussi d'autres structures, ont travaillé sur cette problématique. Afin d'inventorier et de porter un regard critique sur ce qui a déjà été fait, voici le compte-rendu des expériences que l'on m'a décrites sur le territoire de Chartreuse, que l'on m'a détaillées lors d'entretiens téléphoniques avec les Parcs naturels régionaux confrontés aux loisirs motorisés, et d'autres expériences dont j'ai pu découvrir l'existence par divers documents.

I. Mesures prises par les communes adhérentes au Parc de Chartreuse

A) Les arrêtés communaux :

Depuis la loi de 1991 et son article 5, codifié à l'article L. 2213-4 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), ce sont les communes qui ont la responsabilité de réglementer la circulation dans les espaces naturels. Cette responsabilité est justifiée, puisque les conflits potentiels et les contraintes exercées sur le territoire par les véhicules à moteur s'expriment à une échelle locale. Le maire et son conseil municipal sont donc les mieux disposés à prendre les décisions appropriées.

Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques.

Article L. 2213-4 du Code Général des Collectivités Territoriales

Source : www.legifrance.gouv.fr

Dans le Parc de Chartreuse, sept municipalités ont pris des arrêtés communaux (dont une en a pris deux, ce qui fait huit arrêtés pour l'ensemble de la Chartreuse). Mais ceux-ci ne sont pas toujours pertinents :

- **Les arrêtés illégaux :** Comme il est mentionné dans l'article L. 2213-4 du CGCT cité ci-dessus, les arrêtés doivent être motivés et ne concerner que certaines voies ou certains secteurs, définis selon des motivations précises. Or, trois communes du Parc ont pris des arrêtés ne répondant pas à ces critères : l'un interdit la circulation des véhicules à moteur sur la voirie non

goudronnée de la commune, sans argument suffisamment précis³¹ ; l'autre interdit les pratiques de motos tout-terrain et de motos trial sur les terrains communaux et sur les terrains ouverts au public, sans argument autre que la tranquillité publique, qui ne justifie pas une telle interdiction³² ; le troisième interdit la pratique du trial ou sport similaire sur tout le territoire de la commune, sans même le justifier³³.

- **Les arrêtés inutiles :** Plusieurs arrêtés ont été pris avant la loi de 1991. Aujourd'hui, deux d'entre eux sont devenus inutiles³⁴, puisque la loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels reprend toutes leurs restrictions dans son article premier (voir l'article ci-dessous).
- **Les arrêtés légaux :** Seuls trois arrêtés pris sur le territoire du Parc correspondent donc à la législation actuelle. Le premier concerne la commune de Coublevie. Pris en décembre 2002, il est issu d'un travail commun entre la commune et le Parc. Les chemins interdits à la circulation des véhicules à moteur figurent tous en annexe, et les parcelles desservies par ces chemins sont toutes mentionnées dans l'article 1. Les arguments avancés dans cet arrêté font allusion à la tranquillité des usagers des itinéraires de randonnées balisés par le Parc, ainsi qu'aux zones classées en ZNIEFF (gorges du Bret et les rebords du grand Ratz), en zone de forte valeur biologique au Plan de Parc (document de planification faisant partie de la charte de chaque Parc) et en réserve communale de chasse (préservation de la tranquillité des espèces cynégétiques)³⁵. Les autres arrêtés légaux sont beaucoup plus anciens, et en conséquence moins bien motivés. L'un interdit la circulation des deux-roues sur une partie de la forêt communale, cela pendant une période de l'année qui s'étend du mois de juin au mois de septembre. Les arguments avancés concernent la sécurité et la tranquillité publique, la mairie faisant le constat de plusieurs plaintes formulées par des habitants voisins des parcelles concernées³⁶. Enfin le troisième arrêté interdit la circulation sur

En vue d'assurer la protection des espaces naturels, la circulation des véhicules à moteur est interdite en dehors des voies classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements et des communes, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur.

**Premier alinéa de l'article
 L. 362-1 du Code de l'Environnement**
 Source : www.leaifrance.fr

³¹ Arrêté municipal du 24 mai 1989 du maire de la commune de Quaix en Chartreuse.

³² Arrêté municipal du 5 août 1975 du maire de la commune de Proveysieux.

³³ Arrêté municipal du 24 mars 1995 du maire de la commune de Chapareillan.

³⁴ Arrêté municipal du 17 mars 1975 du maire de la commune de Mont St Martin et arrêté municipal du 6 juillet 1983 du maire de la commune de Proveysieux.

³⁵ Arrêté municipal du 3 décembre 2002 du maire de la commune de Coublevie (arrêté n° 125).

³⁶ Arrêté municipal du 1 juin 1987 du maire de la commune d'Attignat-Oncin.

la piste forestière communale et sur les chemins d'exploitation, en le justifiant par les dégradations dont les véhicules sont l'origine sur la chaussée, la flore, la faune et sur le calme que viennent chercher les promeneurs. Si le premier arrêté est « solide » du fait de son argumentation, les deux autres seront plus vulnérable s'ils sont attaqués en justice, et demandent donc à être révisés, d'autant que celui visant les deux roues ne correspond plus à la problématique actuelle, de nombreuses pratiques de quads ayant été recensées dans les forêts concernées.

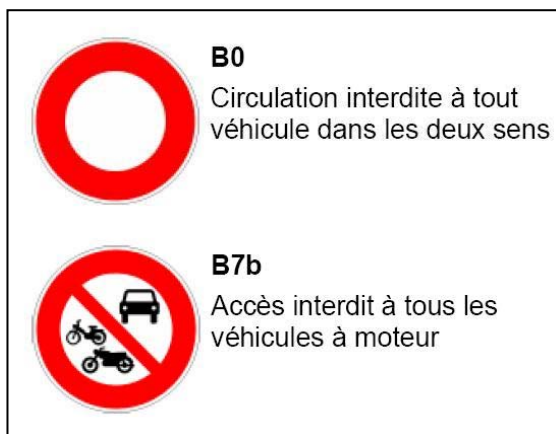
B) L'installation d'obstacles sur certains chemins :

Précisons dans un premier temps que pour fermer une voie publique ou un chemin rural à la circulation publique, il ne suffit pas de prendre un arrêté communal ou préfectoral et de l'afficher. Pour leur application, des panneaux réglementaires doivent être placés à l'entrée de chaque chemin concerné afin de matérialiser la fermeture à la circulation publique.

En ce qui concerne les voies privées et les chemins d'exploitation, ils sont présumés ouverts à la circulation publique s'ils sont carrossables (c'est-à-dire si un véhicule de tourisme non spécialement adapté au tout-terrain peut les emprunter), et si aucune indication visible n'interdit le passage (même si leur ouverture à la circulation dépend toujours de la volonté du ou des propriétaires). Le ou les propriétaires disposent de plusieurs solutions pour marquer leur opposition à un usage public de leur chemin :

➤ **Les panneaux :**

Les communes de Coublevie et d'Attignat-Oncin en ont posé pour l'application des arrêtés qu'elles ont pris. Quatre autres communes ont fait de même sur certaines voies, en comptant sur l'effet dissuasif de ces panneaux. Si cela peut participer à une réduction de la fréquentation de certains secteurs, le problème reste bien souvent irrésolu. D'où l'importance d'accompagner l'implantation de panneaux par d'autres mesures.



Document 2 : Attention, le panneau B0 ne permet pas le passage de cyclistes ni de cavaliers, contrairement au panneau B7b.

Source : Ministère de l'équipement, des transports et du logement

➤ **Les barrières ou autres obstacles :**

Pour protéger une zone alluviale sensible, qui était utilisée comme un terrain de motos, une commune a fait venir des machines de chantier pour créer des obstacles empêchant les véhicules d'accéder au site (tranchée, tas de terre...). Plus conventionnelle, une autre municipalité a mis en place une barrière sur un chemin d'exploitation. Mais la barrière est toujours ouverte, car les exploitants ayant la clef sont nombreux et apparemment très peu enclins à fermer la barrière... Ailleurs, pour protéger une forêt

domaniale, un agent de l'ONF³⁷ fait installer des blocs à l'entrée des chemins. Toutes ces mesures sont intéressantes et ont un réel effet pour des enjeux très localisés. Mais elles ne peuvent régler le problème à plus grande échelle.

C) La mise en place d'une répression plus efficace :

Dans ce sens, la commune de St Bernard du Touvet travaille avec un agent de l'ONF, pour faire respecter un arrêté qui interdit la circulation sur une route forestière. Il arrive régulièrement à ce dernier de verbaliser des contrevenants. Mais, il n'est pas là les jours d'affluence, et le problème reste entier les week-ends et les jours fériés. D'où l'importance de coordonner différentes forces de police, qui couvriront mieux les zones sensibles, dans l'espace et dans le temps.

D) L'ouverture de terrains de sports motorisés :

Dans le Parc de Chartreuse, sur la commune de Saint-Etienne-de-Crossey, le club « Trial Sport Aventure » loue un terrain à un particulier. Les membres, entre 80 et 100, ont accès au terrain (qui est clos), quand ils veulent, et ils entretiennent de bonnes relations avec la mairie. A première vue, cela semble être une solution intéressante, permettant de concentrer les pratiques sur un site en soulageant d'autant les espaces naturels. En contactant les membres du club, une information essentielle est venue nuancer ce propos. En effet, le club est basé sur Grenoble et le circuit est en réalité destiné à être utilisé par des grenoblois dans une large majorité. Etant réservé à ce club, les pratiquants qui habitent les communes à proximité ne peuvent donc pas utiliser cet unique terrain de sport motorisé sur le territoire de la Chartreuse. La présence de celui-ci ne diminue pas la pression exercée par les loisirs motorisés sur les milieux naturels du Parc, les pratiquants locaux continuant de parcourir les milieux naturels.

Cette opportunité de gestion sera par la suite systématiquement écartée, les terrains de sports motorisés étant une source de nuisances importantes. La création de tels terrains ne correspond pas aux objectifs de développement du Parc. Quant à l'éventuel aménagement du terrain existant, il semble délicat de l'envisager puisqu'il est situé dans la ZNIEFF³⁸ des gorges de Crossey, qui sont un site d'hivernage important pour les chauves-souris et notamment le Grand Rhinolophe (*Rhinolophus ferrumequinum*), selon la deuxième édition de l'inventaire des ZNIEFF rénové.

³⁷ Office national des forêts

³⁸ Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique.

II. Recueil des expériences des Parcs naturels régionaux

De façon générale, les Parcs sont des territoires à équilibre fragile, au patrimoine naturel et culturel riche et menacé. Ils ont pour objectifs de protéger ce patrimoine, de contribuer au développement économique et social, de promouvoir l'accueil et l'information du public, de réaliser des actions expérimentales et de contribuer à des programmes de recherche, selon les articles R. 244-1 à R. 244-15 du Code Rural (voir annexe VII). Ce sont des structures de concertation entre les collectivités locales, marquées par une volonté de répondre aux objectifs d'un développement durable. Pour intervenir sur le territoire, les Parcs naturels régionaux n'ont aucun moyen législatif. Ce sont des espaces où des mesures d'aménagement sont prises, notamment en matière de tourisme et de loisirs, dans le respect d'une charte qui fixe un esprit, un cadre et des objectifs au développement local (DEWAILLY et FLAMENT, 2000).

En 2004, Christine Navarro, de la fédération des Parcs naturels régionaux de France, a réalisé un travail ayant l'objectif de recenser toutes les expériences de gestion des sports de nature qui sont menées dans les Parcs. Grâce à ce travail, il fut possible de lister tous les Parcs mentionnant des activités de loisirs motorisés sur leur territoire (ils sont 31, dont le Parc de Chartreuse). L'ensemble de ces Parcs a été contacté, pour que les expériences de gestion soient développées par ceux-là mêmes qui en sont à l'origine.

Certains Parcs fonctionnent depuis plus de trente ans, alors que d'autres contactés au cours de cette enquête sont nés en 2004. Pour quelques-uns, les activités motorisées dans les espaces naturels viennent d'apparaître avec l'arrivée des quads. Ailleurs, les Parcs peuvent être confrontés à cette problématique, conflictuelle ou au contraire acceptée, depuis plusieurs décennies. Ces différences expliquent la diversité des mesures mises en œuvre dans chacun de ces Parcs.

A) Le positionnement des Parcs dans leur charte constitutive :

Lors des nombreux entretiens téléphoniques, il a été possible de récolter les chartes constitutives des Parcs. En effet, selon la loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels, les Parcs naturels régionaux doivent définir dans leur charte les règles de circulation des véhicules à moteur sur l'ensemble des voies et des chemins du Parc (voir l'article ci-dessous). Littéralement, les Parcs devraient donc proposer aux communes les chemins que ceux-ci souhaiteraient voir interdits à la circulation publique, cela pour des raisons tenant à la tranquillité et la sécurité publique, ou à la protection de l'environnement.

« La charte de chaque parc naturel régional comporte un article établissant les règles de circulation des véhicules à moteur sur les voies et chemins de chaque commune adhérente du parc. »

Alinéa 2 de l'article L. 362-1 du Code de l'Environnement

Source : www.legifrance.gouv.fr

Mais ce type de proposition ne peut se faire sans un travail préalable, d'inventaire et de discussions. C'est pourquoi les chartes des Parcs se contentent bien souvent de préciser leur

positionnement vis-à-vis des loisirs motorisés. Seuls quelques Parcs développent cet article, marquant ainsi leur volonté de maîtriser le développement de ces pratiques.

Plusieurs Parcs, qui connaissent les loisirs motorisés sur leur territoire, n'ont aucun article les concernant dans leur charte. Il peut alors arriver, pour certains d'entre eux, de regretter cette « omission », les loisirs motorisés se développant actuellement chez eux.

Pour six autres Parcs, l'article ne fait que rappeler la loi de 1991. Il prend alors la forme suivante, à l'image de la charte du récent Parc des Millevaches³⁹ : « *Concernant la circulation des véhicules à moteur, les mesures de réglementation existantes sont appliquées en priorité sur [les sites d'intérêt écologique majeur]. La circulation des véhicules à moteur à usage professionnel est néanmoins autorisée, de même que celle des propriétaires et ayants droits sur leur terrain (loi du 3 janvier 1991)* ». Ce type d'article, peu engagé, concerne principalement les Parcs qui connaissent des problèmes récents dus aux loisirs motorisés, et qui n'ont pas encore travaillé sur le sujet.

Pour les Parcs où les loisirs motorisés sont développés depuis plus de temps, ils vont plus loin en demandant aux communes de travailler sur les loisirs motorisés. Sur les 16 Parcs qui vont dans ce sens, 13 d'entre eux insistent sur la nécessité de distinguer les zones les plus sensibles aux loisirs motorisés : il s'agit souvent des voies balisées pour les randonnées non motorisées, et des secteurs dont l'intérêt écologique est marqué (ces secteurs apparaissent dans le plan de Parc, document accompagnant la charte d'objectifs, sous diverses appellations). Ces Parcs incitent les communes à prendre le problème en main, comme le fait par exemple le Parc du Pilat⁴⁰ : « *Le Parc propose, à l'échelle de son territoire, un plan général annexé à la présente charte, représentant les divers argumentaires et indiquant les zones et les itinéraires pouvant être interdits à la circulation et les itinéraires à privilégier. Il appartiendra à chaque commune d'amender ou de compléter ce plan, avant d'ouvrir une campagne de concertation et d'information auprès de l'ensemble des usagers des chemins et de prendre les arrêtés adéquats* ».

Enfin, quelques-uns de ces Parcs ont développé dans leur charte plusieurs objectifs concernant les loisirs motorisés :

- **Travail d'inventaire** : A l'image du Parc des Caps et marais d'Opale⁴¹, la charte peut inciter à un travail préalable d'inventaire, devant aboutir à une organisation générale cohérente des loisirs motorisés sur tout le territoire : « *Faire le bilan des initiatives déjà prises en matière de limitation de circulation des véhicules de loisirs motorisés sur les chemins ouverts à la circulation publique. Elaborer, avec l'ensemble des partenaires, une règle du jeu et un schéma global à l'échelle du Parc en cohérence avec le Plan Départemental d'Itinéraires de Promenade et de Randonnée et dans le souci du respect de la réglementation en vigueur* ».
- **Aide à la concertation** : Les Parcs étant une structure de concertation, nombre d'entre eux proposent dans leur charte une phase de discussion entre

³⁹ Article de la charte de 2002 du Parc naturel régional des Millevaches.

⁴⁰ Article 1.6.5 de la charte 2000-2010 du Parc naturel régional du Pilat.

⁴¹ Orientation 26 de la charte du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale.

les communes et les associations locales (de pratiquants et d'autres usagers des chemins), pour que les décisions soient prises ensemble. La charte du Parc du Morvan⁴² illustre bien cette volonté : « *Le Parc souhaite impulser et fédérer ces négociations entre les communes et les associations avec pour triple ambition de maîtriser l'expansion de ces activités, d'harmoniser leur pratique avec les activités de pleine nature et de conjurer les excès afin que la préservation des milieux naturels ne soit en aucun cas menacée* ».

- **Sensibilisation des pratiquants :** Un autre objectif affiché à plusieurs reprises dans les chartes des Parcs est de responsabiliser les pratiquants, en soutenant la rédaction d'une charte de bonne conduite par exemple, comme le fait le Parc des Causses du Quercy⁴³ : « *Afin de concilier la pratique et le développement des activités de pleine nature avec la sensibilité du milieu d'accueil, le Parc suscite la mise en place d'une « charte de bonne conduite ».*
- **Faire connaître la loi, et la faire appliquer :** Le rôle des Parcs est aussi de faire connaître les lois relatives à la protection de l'environnement et de les faire respecter. C'est pourquoi le Parc du Verdon, dans son projet de charte (elle est en cours de révision)⁴⁴, soulève ces deux points, concernant le rôle du Parc sur la circulation des véhicules à moteur : « *Développe à l'attention des élus et des publics des moyens de communication et de sensibilisation informant sur la réglementation relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels. Participe à la coordination des actions de répression organisées sur son territoire.* »

B) Le recueil d'expériences :

Tous les axes de travail évoqués ci-dessus, après avoir figuré dans les chartes constitutives des Parcs naturels régionaux, ont été mis en œuvre. Pour évaluer l'efficacité des différentes expériences réalisées lors de cette mise en œuvre, nous allons maintenant décrire celles-ci en les groupant selon l'objectif poursuivi, qui peut-être de :

- Objectif 1 : Planifier les futures actions à mener
- Objectif 2 : Analyser la situation actuelle
- Objectif 3 : Organiser une démarche de concertation
- Objectif 4 : Informer et sensibiliser les pratiquants
- Objectif 5 : Informer et sensibiliser les communes
- Objectif 6 : Réglementer les pratiques
- Objectif 7 : Organiser une action répressive ponctuelle
- Objectif 8 : Coordonner les actions de police, pour une répression continue plus efficace

⁴² Article 21-9 de la charte révisée en 1996 du Parc naturel régional du Morvan.

⁴³ Article 8.1 de la charte 1999-2009 du Parc naturel régional des Causses du Quercy.

⁴⁴ Article C.5.2 de l'avant-projet de la charte 2006-2016 du Parc naturel régional du Verdon.

Objectif 1 : Planifier les futures actions à mener

Parmi les 31 Parcs connaissant des pratiques de loisirs motorisés sur leur territoire, il y en a six qui n'ont pas encore travaillé spécifiquement sur cette problématique. Un d'eux a cependant développé une stratégie qu'il ne reste plus qu'à mettre en œuvre. Deux autres vont intégrer les loisirs motorisés dans un schéma d'accueil du public dans les espaces naturels.

Le Parc du Verdon vient de créer un nouveau poste de coordinateur des écogardes. Une des missions secondaires du poste sera d'appliquer le plan d'action sur les loisirs motorisés, qui est d'ores et déjà validé par les élus. Celui-ci prévoit la réalisation d'un diagnostic, qui sera suivi d'interventions de surveillance, de réglementation, de répression et de communication/sensibilisation.

Le Parc Oise – Pays de France ayant seulement deux ans d'âge, il est en train de réaliser un schéma d'accueil du public. Pour cela, la commission « tourisme » du Parc a mis en place un comité de pilotage rassemblant les différents usagers des espaces naturels (services de l'Etat, exploitants agricoles et forestiers, associations de randonneurs pédestres, cyclistes et équestres..., 44 membres au total). Alors que les loisirs motorisés n'ont pas été intégrés à cette démarche dès le début, le bureau d'études chargé de la réalisation du schéma d'accueil est allé voir les professionnels des loisirs motorisés, lors de la phase d'analyse du territoire. Il a alors été jugé pertinent d'intégrer un représentant des randonnées motorisées au comité de pilotage.



Photo 4 : Chemin du Parc naturel régional de l'Oise - Pays de France

Source : www.parcs-naturels-regionaux.tm.fr

En Camargue, de nombreuses personnes venant des agglomérations voisines prennent les plages du Parc comme un excellent terrain d'exercices pour les loisirs motorisés... C'est une des raisons pour laquelle la personne chargée de mission pour le tourisme travaille actuellement sur la problématique générale de l'accès aux plages.

Pour les trois autres Parcs contactés, les problèmes dus aux loisirs motorisés sont récents, et aucune mesure n'a encore été envisagée.



Photo 5 : Plages de Camargue

Source : www.auricula.org

Objectif 2 : Analyser la situation actuelle

➤ **Mesure type : Inventaire du statut et de l'état des chemins**

En constatant des problèmes sur leur territoire, certains Parcs ont engagé un travail d'inventaire. Un exemple nous est donné par le Parc des Volcans d'Auvergne, qui a entrepris un important travail de cartographie des chemins avec des informations sur le statut, la pente, le revêtement et l'état carrossable ou non de chaque voie. Deux gardes nature travaillent sur ce projet, qui aboutira à une base de données informatique pour l'ensemble du Parc.

➤ **Autres démarches possibles :**

Le Parc de la Narbonnaise, lui, recense les arrêtés communaux déjà pris, les loueurs de quads ou autres véhicules motorisés, les clubs et associations de pratiquants. Cela par anticipation à la mise en place d'une CDESI⁴⁵ sur le département.

De nombreux autres Parcs travaillent aussi sur ce point, parfois de manière ponctuelle, avec les communes. Le but est de connaître le territoire, pour mieux localiser d'éventuels conflits et mettre en évidence les zones où il faudra intervenir prioritairement.

Avantages	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> ○ Base de travail indispensable permettant par la suite une planification adaptée des futures interventions. ○ Permet une bonne coordination entre les actions réalisées avant l'inventaire et celles qui seront programmées après. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Travail systématique conséquent, pouvant être rendu difficile par la taille de certains Parcs (parfois plus de 150 communes, plusieurs centaines de kilomètres de chemins à prospecter).

➤ **Remarques :**

Pour tous les gestionnaires des espaces naturels, cette volonté d'analyse de la situation initiale est indispensable avant toute autre action. Ce type de mesure ne dépend donc pas de la problématique locale (type et intensité des pratiques) et de l'ancienneté de celle-ci, mais des moyens dont le Parc dispose pour la mettre en œuvre.

La première partie de ce travail présente une méthodologie pour évaluer l'intensité et le type des pratiques de loisirs motorisés. Lors de l'application de cette dernière, et notamment pendant la consultation des communes, il sera possible de rassembler tous les arrêtés communaux déjà pris. La méthodologie, en plus d'être utile pour l'évaluation des pratiques, est donc aussi un des outils permettant de satisfaire le présent objectif.

⁴⁵ Commission départementale des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature, voir page 55.

Objectif 3 : Organiser une démarche de concertation

➤ **Mesure type : Création d'une commission permanente des chemins**

Ici, l'expérience du Parc du Pilat est intéressante. Pour interdire l'accès à deux sites emblématiques du Parc, un an de négociations a été nécessaire pour mettre en place un compromis, avec les motards et les élus. Suite au succès de cette démarche, une commission permanente des chemins (CPC) a été mise en place par le Parc, réunissant 15 personnes représentant pour moitié des élus, et pour autre moitié les différents usagers des chemins. La CPC, qui se réunit mensuellement, a pour objet d'inventer des solutions pour régler les conflits et améliorer les conditions d'utilisation des chemins. Ces solutions sont ensuite proposées au bureau du Parc, qui les mettra en œuvre techniquement. C'est une personne membre de la commission Urbanisme, Architecture et Paysages du Parc qui relaie les informations entre la CPC et le bureau du Parc. A titre d'exemple, une des mesures développée par cette commission est la mise en place d'un réseau de sentinelles (pratiquants et autres usagers des chemins). Elles ont la charge de sensibiliser les pratiquants lors de rencontres dans les espaces naturels, et de signaler les pratiques illégales : les pratiquants ne se sentant plus seuls dans les espaces naturels, ils deviennent souvent plus responsables.

➤ **Autres démarches possibles :**

Les Parcs du Livradois-Forez et des Volcans d'Auvergne ont aussi lancé des démarches de médiation entre différents usagers des chemins. Le premier a discuté avec les organisateurs d'un enduro, et avec des chasseurs. Si cela a été possible avec les premiers, les chasseurs se sont révélés être hermétiques aux arguments du Parc. Quant au Parc des Volcans d'Auvergne, la démarche n'a abouti à aucun plan d'action.

Avantages	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> ○ Permet à chacun de s'exprimer sur l'utilisation des chemins, et de prendre en compte les besoins des autres usagers. ○ Met en valeur les intérêts généraux (développement du tourisme, entretien des chemins) et les intérêts particuliers (des exploitants). ○ Favorise l'acceptation des futures actions mises en œuvre en impliquant tous les acteurs dès la phase initiale. ○ Permet la rencontre des différentes parties, qui apprendront à se connaître. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Le travail de concertation présuppose la participation de tous les acteurs. Les loisirs motorisés étant très conflictuels, il arrive fréquemment que l'une ou l'autre des parties refusent la discussion. ○ Pour être efficaces, les discussions devront se faire dans un cadre strict, respectant les objectifs des Parcs et ceux du développement durable.

➤ **Remarques :**

Nous l'avons vu, les Parcs sont des structures motrices, notamment pour la concertation (voir page 39). Celle-ci favorise l'échange, et semble indispensable pour ce type

de problématique, tant les intérêts des uns et des autres sont à l'opposé. En effet, les revendications du CODEVER⁴⁶ ne correspondent pas toujours aux objectifs des Parcs naturels régionaux. Pour cette raison, certains Parcs refusent de travailler avec ces derniers. Pourtant, si le cadre des discussions est correctement fixé dès le départ, des associations comme le CODEVER accepteront des compromis et sauront s'adapter aux choix politiques des Parcs. Les associer pour un travail en commun est alors une étape indispensable pour éviter d'éventuels conflits futurs, qui ne manqueront pas d'apparaître sans cette coopération.

Si les discussions n'aboutissent à aucune décision, la démarche pourra être abandonnée au profit de mesures réglementaires, répressives ou d'autres mesures d'information et de sensibilisation. Cependant, il sera toujours pertinent, lors de la mise en œuvre de ces mesures, d'en informer l'ensemble des parties concernées.

CODEVER



COLLECTIF DE DÉFENSE DES LOISIRS VERTS

les 10 commandements

<div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>1 Le tout-terrain se pratique sur les chemins et dans les sites adaptés. (Les limitations à la circulation doivent faire l'objet d'un arrêté municipal ou préfectoral conforme à la loi. La restriction doit obligatoirement être signalée à l'entrée de la voie : panneau conforme au code de la route, barrière ONF etc...)</p> </div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>2 Pas de hors-piste. (Il est rigoureusement prohibé de sortir des chemins qui doivent au minimum présenter la largeur d'une voiture)</p> </div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>3 Ne prenez pas la randonnée pour une compétition. (Comme sur une voie goudronnée, la vitesse excessive et le défaut de maîtrise de son véhicule peuvent être sanctionnés)</p> </div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>4 Soyez courtois avec les riverains et les autres randonneurs. (Les autres usagers viennent chercher le calme dans les chemins et peuvent être surpris par votre passage. On croise les promeneurs au ralenti, et on arrête les moteurs le temps du passage des cavaliers)</p> </div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px;"> <p>5 Respectez les espaces naturels, les propriétés privées et les cultures. (Les cultures sont le gagne-pain des agriculteurs, et les espaces naturels sont notre bien à tous. Les respecter, c'est aussi préserver notre activité)</p> </div>	<div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>6 Respectez l'état des chemins et leurs abords. (Par définition, les chemins sont sensibles à l'érosion et aux conditions humides. En tenir compte, c'est aussi respecter les communes qui ont la charge de leur entretien)</p> </div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>7 Roulez avec un véhicule conforme, propre et silencieux. (La réglementation est la même que sur route revêtue. La carte grise doit être en règle, et le véhicule doit être assuré, immatriculé, et muni des différents équipements conformes au code de la route : éclairage, clignotants, rétroviseurs... Bannissez avant tout la pratique du pot d'échappement « bidouillé »)</p> </div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>8 Adaptez votre conduite et les équipements nécessaires aux conditions climatiques. (Les chemins peuvent présenter des conditions d'adhérence extrêmement précaires en fonction du temps. Il vous appartient donc d'équiper votre véhicule de façon adéquate et parfois de vous abstenir...)</p> </div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>9 Respectez la réglementation. (Face à une barrière ONF, un panneau d'interdiction des véhicules à moteur conforme au code de la route ou signalant le caractère privé d'un chemin, changez d'itinéraire. En cas de verbalisation, vous seriez indéfendable et les amendes peuvent être très lourdes...)</p> </div> <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px;"> <p>10 Soyez bien assuré. (Outre l'assurance de votre véhicule, il semble utile d'être protégé par une « garantie protection juridique », la compagnie fournissant un avocat en cas de verbalisation abusive).</p> </div>
---	--

Document 3 : Les dix commandements du CODEVER

Source : CODEVER

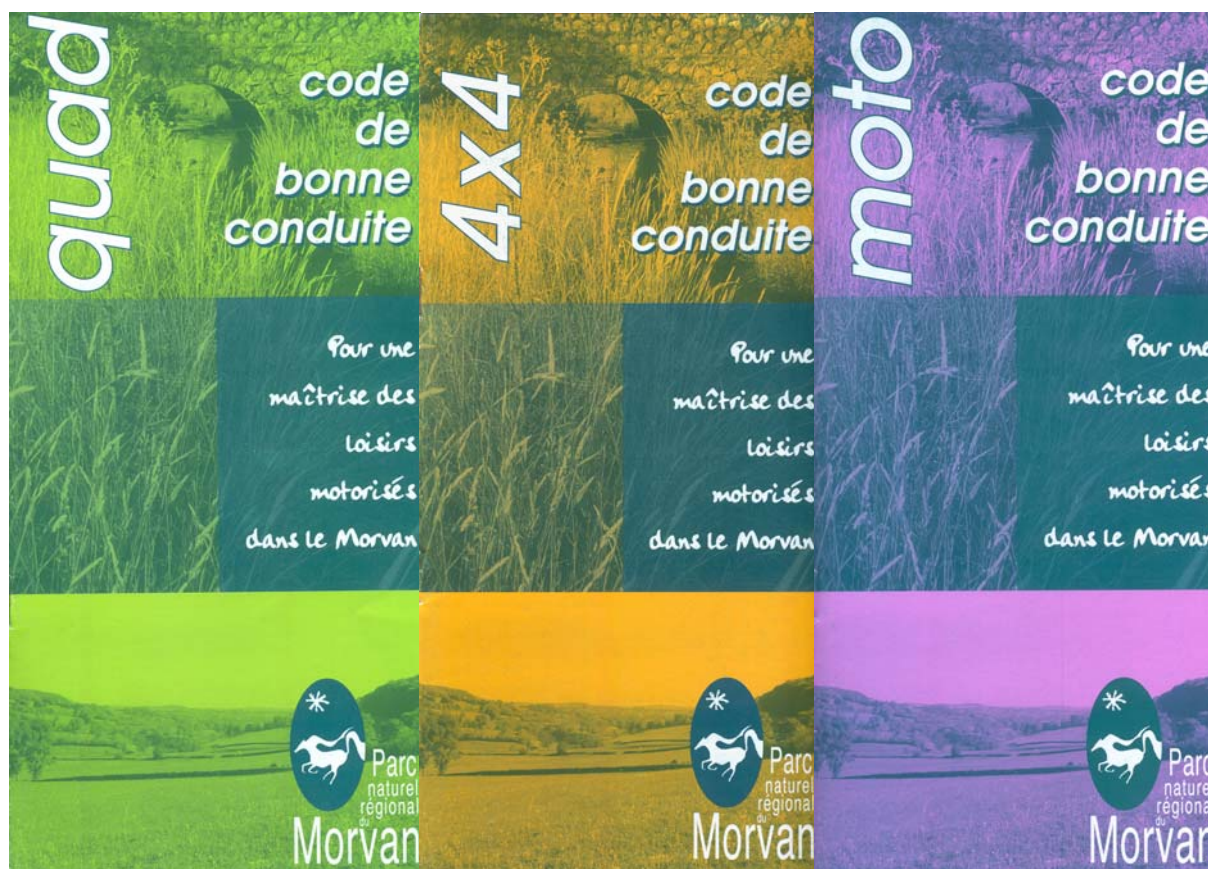
⁴⁶ Collectif de défense des loisirs verts.

Objectif 4 : Informer et sensibiliser les pratiquants

➤ **Mesure type : Elaboration d'un code de bonne conduite**

Le Parc du Morvan connaît des activités de loisirs motorisés depuis plusieurs années. Suite aux plaintes et aux conflits d'usage qui s'accumulaient, et cela dès 2002, le Parc a mis en place un groupe technique pour l'élaboration d'un code de bonne conduite, rassemblant des représentants du Parc, du conseil général, de la direction départementale de la jeunesse et des sports (DDJS) et de chaque activité motorisée (quad, moto et 4x4). Ce groupe est parvenu à un document, qui a été présenté à de nombreux organismes pour qu'ils donnent leur avis : commissions Tourisme et Environnement du Parc, gendarmerie, ONF, direction départementale de l'équipement (DDE), direction départementale de l'agriculture et de la forêt (DDAF), et tous les représentants des usagers. Puis toutes les communes ont été consultées pour connaître leur position à ce sujet (position figurant dans la brochure). Après de multiples retouches, le code fut édité pour la première fois en juin 2003.

Afin de réaliser une évaluation de ce document, une enquête annuelle est réalisée, concernant l'évolution des pratiques et des conflits qui lui sont dus. A cette occasion, les communes, les pratiquants et les autres partenaires sont interrogés. Selon ces enquêtes, 90 % des personnes consultées sont favorables à la démarche et pensent qu'il a un effet positif sur les pratiquants, jugés plus courtois. Chaque année, le code est amélioré, complété par de nouvelles recommandations et des informations pédagogiques et juridiques.



Document 4 : Couvertures des trois brochures publiées en septembre 2003 par le Parc naturel régional du Morvan

Source : Parc naturel régional du Morvan

➤ **Autres démarches possibles :**

Quatre autres Parcs ont travaillé sur le sujet, dont un seulement l'a fait sans qu'aucune association de pratiquants ne l'ait sollicitée. Les chapitres communs à ces différents codes de bonne conduite sont souvent les suivants :

- La sécurité sur les chemins : rappel des règles du code de la route et de la loi relative à la circulation dans les espaces naturels, vitesse adaptée...
- Le respect de l'environnement : entretien des véhicules, interdiction de circulation dans les zones sensibles, limitation du nombre de véhicules lors des sorties...
- La courtoisie : évitement des chemins de randonnée balisés, priorité donnée aux autres usagers des chemins, arrêt du moteur lors de la rencontre de chevaux...
- Le respect des propriétés : respect de l'état des chemins, demande d'autorisation de passage aux propriétaires...
- L'organisation de randonnées : randonnées mensuelles seulement, s'annoncer auprès des communes...
- Un rappel des lois existantes : Code de l'Environnement, Code Forestier, Code des Communes...
- Un partenariat avec les Parcs : sensibilisation des autres pratiquants, signalement d'éventuels problèmes sur les chemins empruntés...

Avantages	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> ○ Responsabilisation des pratiquants, d'autant plus si ces derniers sont associés à la rédaction du document. ○ Maîtrise des pratiques organisées, dans l'espace et dans le temps. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Ambiguïté possible concernant la position du Parc, celui-ci acceptant officiellement les pratiques de loisirs motorisés. ○ Difficulté pour atteindre les pratiquants lorsque ceux-ci ne sont pas organisés en association ni en club.

➤ **Remarques :**

Cette mesure est particulièrement adaptée aux Parcs connaissant des pratiques de loisirs motorisés fortement ancrées dans le territoire. Elle sera mise en œuvre seulement dans les endroits où des professionnels ou des associations de pratiquants sont déjà installés, les pratiques individuelles ne pouvant être concernées par cette action. Pour éviter l'explosion des pratiques, il est important d'être suffisamment restrictif dans le code de bonne conduite et d'éviter toute forme de promotion des loisirs motorisés.

Dans les Parcs où les pratiques sont moins reconnues, la répression informelle (les agents donnent des avertissements, avant de verbaliser en cas de récidive) sera la méthode la plus efficace pour sensibiliser les pratiquants. Enfin, cette mesure seule n'est pas suffisante pour venir à bout des pratiques illégales. En revanche, c'est une étape nécessaire avant les actions de réglementation ou de répression.

Objectif 5 : Informers et sensibiliser les communes

➤ **Mesure type : Organisation d'une formation juridique**

Un juriste, spécialiste de la question des loisirs motorisés, employé par le Parc des Volcans d'Auvergne, est allé voir toutes les communes (maires ou conseils municipaux) du Parc. Les informations délivrées concernaient, entre autres, la loi, la jurisprudence, et la procédure pour aboutir à un arrêté communal. Puis il a réunit tous les élus pour un bilan, et pour que ceux-ci échangent leurs expériences sur ce sujet.

Le Parc du Vexin Français a organisé une réunion similaire, à laquelle étaient aussi présents un représentant du ministère de l'écologie et du développement durable (MEDD), les sous-préfets concernés et les gendarmeries.

➤ **Autres démarches possibles :**

D'autres types d'interventions sont possibles : la diffusion d'informations peut se faire par courriers, au cours d'un rendez-vous avec le maire ou en séance du conseil municipal. Souvent, ces interventions font suite à la sollicitation des communes. Elles sont suivies, ou non, d'une nouvelle réglementation communale. Dans certains Parcs, les réunions sont l'occasion de diffuser des documents pédagogiques, comme un arrêté municipal type (voir annexe VIII), une plaquette d'information (voir annexes IX et X), ou un guide plus complet tel celui publié par le Parc de Chartreuse en mars 2006.

Outre l'explication de la loi et la procédure permettant d'aboutir à un arrêté municipal, les informations délivrées par les Parcs concernent les impacts des loisirs motorisés, et les zones ou les chemins sensibles.

Avantages	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> ○ Les mairies disposent de toutes les informations nécessaires pour agir si elles en ont l'intention. ○ Les relations entre les communes et le Parc seront renforcées, pouvant créer une dynamique de travail intéressante (les communes auront un interlocuteur connu au Parc). 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Dans le cas des formations communes ou de l'envoi de courriers, il est possible que les informations n'atteignent jamais certaines municipalités, si celles-ci ne se sentent pas concernées par les loisirs motorisés. ○ Travail demandant un investissement important de la part des Parcs.

➤ **Remarques :**

Cet objectif concerne tous les Parcs, que les pratiques de loisirs motorisés soient développées ou non (informer **et** prévenir, avant d'agir). Si certaines communes peuvent rester insensibles aux arguments avancés, il sera nécessaire d'intervenir au cas par cas, dans toutes les communes où des conflits ont été recensés.

Objectif 6 : Réglementer les pratiques

➤ **Mesure type : Les arrêtés municipaux et préfectoraux**

Le Parc du Livradois-Forez travaille sur les loisirs motorisés depuis de nombreuses années. Suite à un travail de concertation dont l'objectif était d'empêcher toute circulation sur des sites particulièrement fragiles, le Parc a entrepris un travail avec les communes pour réglementer la circulation sur tout un secteur. En 1996, les 6 communes concernées ont toutes adopté un arrêté municipal, et 159 panneaux B7b ont été installés. L'été suivant vit une baisse significative de la fréquentation sur les chemins interdits. Mais pendant l'automne, suite à l'ouverture de la chasse, plusieurs élus ont révisé les arrêtés pris, pour réduire la surface réglementée. Le Parc, impuissant devant le comportement des élus, saisit alors le préfet concerné. Selon l'article ci-dessous, un arrêté préfectoral a pu être adopté, reprenant l'intégralité de la zone initiale (voir annexe XI).

Les pouvoirs confiés au maire par l'article L. 2213-4 ne font pas obstacle à ce que le représentant de l'Etat dans le département puisse, pour plusieurs communes ou pour une seule commune après mise en demeure adressée au maire et restée sans résultat, interdire, par arrêté motivé, l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la ou des communes aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques.

Article L. 2215-3 du Code Général des Collectivités Territoriales

➤ **Autres démarches possibles :**

En ce qui concerne les autres Parcs assistant les municipalités lors de la rédaction d'arrêtés communaux, ceux-ci proposent systématiquement leurs compétences pour motiver les arrêtés, qu'elles soient juridiques (c'est rare) ou scientifiques. Selon les Parcs, ils rédigent les arrêtés ou se contentent de souligner l'intérêt biologique de certaines zones, et les conflits d'usage potentiels, sur les chemins balisés pour la randonnée pédestre, équestre ou cycliste.

D'autres Parcs font pression sur certaines communes de façon plus ciblée, pour que celles-ci réglementent l'accès à des chemins ruraux venant d'être ouverts, ou pour d'autres chemins ayant fait l'objet de travaux d'entretien importants, ou encore pour des chemins situés dans des zones naturelles remarquables.

Quand les arrêtés sont pris, des Parcs subventionnent la mise en place des panneaux ou des barrières nécessaires. D'autres, comme le Parc des Caps et Marais d'Opale, ne croient pas en l'efficacité des barrières dont de nombreuses personnes ont les clefs, et qui de ce fait sont

toujours ouvertes. Dans ce cas, ce sont des interventions pour barrer physiquement les chemins qui seront financées, comme la mise en place d'enrochements, de tas de terre ou de chicanes. Bien sûr, de tels obstacles ne peuvent être mis en place sans l'accord du ou des propriétaires.

	Avantages	Contraintes
Arrêtés municipaux et arrêtés préfectoraux	<ul style="list-style-type: none"> ○ Protection légale des chemins et des zones sensibles. ○ Partage du territoire, où chaque activité trouve sa place. ○ Faible coût pour les communes, d'autant plus faible si les Parcs participent au financement de la signalisation. ○ Expression d'une volonté politique marquée. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Difficultés rencontrées pour l'application de ces arrêtés. ○ Les Parcs n'ayant pas la compétence pour réglementer la circulation sur les chemins, il peut leur être difficile de convaincre les communes ou la préfecture de le faire. ○ La réglementation doit s'accompagner d'une signalisation conforme, ce qui peut poser des problèmes d'intégration paysagère et des problèmes financiers.
Arrêtés préfectoraux	<ul style="list-style-type: none"> ○ Prise en compte d'une entité naturelle homogène, l'arrêté n'étant pas limité par les limites communales. ○ Ne dépend plus de la volonté du maire, ce qui le rend indépendant des élections municipales. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Si les arrêtés n'ont pas été précédés d'une phase de concertation et qu'ils ne sont pas correctement motivés, ils risqueront d'être attaqués par des pratiquants.

➤ **Remarques :**

L'article L. 362-1 du Code de l'Environnement demande aux Parcs d'établir les règles de circulation des véhicules à moteur sur leur territoire. Ils doivent donc inciter toutes les communes adhérentes à leur charte à réglementer la circulation, partout où des enjeux de sécurité, de tranquillité publique, de protection de l'environnement ou des enjeux touristiques sont recensés. Les outils dont il est question ici sont les arrêtés municipaux ou préfectoraux, qui doivent donc être pris lorsque des enjeux comme ceux cités ci-dessus sont présents. Il n'est pas nécessaire que la situation devienne conflictuelle pour que de tels arrêtés puissent être pris. Tous les Parcs doivent donc travailler sur ce point, que ce soit en prévention ou pour gérer un conflit.

Attention, sans concertation préalable, de tels outils peuvent être à l'origine de conflits plus importants encore que s'ils n'avaient pas été utilisés. Dans le Parc de Chartreuse par exemple, les panneaux ont été arrachés peu de temps après avoir été posé sur la commune de Coublevie. Ailleurs, dans un Parc où les pratiquants n'étaient pas organisés (et où il était par conséquent compliqué d'organiser des discussions préalables), des arrêtés ont été pris sans aucune concertation. Ces arrêtés ont été immédiatement attaqués en justice...

Objectif 7 : Organiser une action répressive ponctuelle

➤ **Mesure type : Organisation d'une « opération coup de poing »**

En septembre 2004, le Parc du Morvan a organisé une opération concertée de sensibilisation et de contrôle pendant un après-midi. 30 agents assermentés ont été mobilisés, des gendarmeries locales, de l'ONF⁴⁷, de l'ONCFS⁴⁸, du CSP⁴⁹, de la DDAF⁵⁰ et du Parc. Ils avaient pour consigne de sensibiliser et d'informer les pratiquants, plus que de les verbaliser (deux procès-verbaux seulement ont été dressés). Il s'agissait aussi de faire connaître les règles énoncées dans les codes de bonne conduite (voir page 46), en médiatisant l'opération.

➤ **Autres démarches possibles :**

D'autres Parcs ont eue aussi l'intention de « marquer le coup » de cette façon : dans le Parc des Volcans d'Auvergne, suite à une réunion organisée par le Parc avec le préfet et la DIREN⁵¹, la préfecture a missionné la DIREN pour que celle-ci réunisse tous les représentants départementaux des agents assermentés. L'objet de cette réunion est entre autres d'organiser de futures opérations « coup de poing » qui seront médiatisées.

Nous l'avons déjà vu, le Parc du Vexin français a réuni l'ensemble des communes, les sous-préfets et les gendarmeries sur le sujet des loisirs motorisés. Depuis, le Parc entretient des relations étroites avec le parquet, pour s'assurer du suivi des procès-verbaux. Prochainement, suite à la rencontre des deux procureurs de la république concernés, le Parc projette d'organiser des opérations de répression médiatiques.

Avantages	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> ○ D'importants moyens sont mis en place pour lutter contre les pratiques illégales de loisirs motorisés, montrant clairement quelle est la position des autorités publiques. ○ Reprises massivement par la presse, ces opérations tendent à marginaliser les loisirs motorisés, en les « montrant du doigt », et à satisfaire les adeptes de la randonnée non motorisée. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ L'organisation de ces journées est lourde, plusieurs administrations devant être représentées en nombre important. ○ Ce sont des opérations ponctuelles, dont l'effet sera bref si elles ne sont pas accompagnées d'autres mesures plus continues dans le temps.

⁴⁷ Office national des forêts.

⁴⁸ Office national de la chasse et de la faune sauvage.

⁴⁹ Conseil supérieur de la pêche.

⁵⁰ Direction départementale de l'agriculture et de la forêt.

⁵¹ Direction régionale de l'environnement.

➤ Remarques :

Cette mesure sera très efficace pour limiter les pratiques illégales, si celles-ci sont connues. Elle est donc applicable prioritairement dans les Parcs où un recensement a permis d'identifier ce type de pratiques sur des secteurs bien définis. Sans ce travail préalable, le risque est important de déplacer beaucoup de monde pour rien si la saison, les horaires ou le site d'intervention ne correspondent pas aux pratiques illégales.

Pour valoriser ce type d'organisation, il sera dans tous les cas très intéressant d'associer la presse locale à cette action. Le fait que toutes les forces de répression se retrouvent pour lutter ensemble contre un type précis d'infraction permet d'alerter l'opinion publique sur les nuisances induites par ces infractions, et de faire évoluer les esprits.

ESPACES NATURELS. INDÉCROTTABLES 4 X 4

« Irrités par tant d'incivisme », le conseil général du Finistère, le Parc régional d'Armorique et Bretagne Vivante SEPNB se sont portés parties civiles hier contre trois propriétaires de 4 X 4. Faisant peu cas de la faune et de la flore, le trio s'était offert une randonnée motorisée dans les monts d'Arrée. Le délibéré sera rendu le 21 mars et fera sans doute jurisprudence, alors que la pratique du « quad » se développe.

C'est dans le magazine « Passion 4 X 4 » de février 2003. Un dossier pour aventuriers à la petite semaine. Il s'intitule « Henchou Koz à l'Armoricaine. Mettez le cap sur le Finistère et sur les monts d'Arrée ». Trois retraités aisés de région parisienne, dont l'un est le président du « Briard 4 X 4 club », expliqueront avoir élaboré leur balade à partir de ce reportage. Ils sont surpris par les agents de l'office national de la chasse et de la faune sauvage, le 17 avril 2004, dans le parc de Ménez Meur, au cœur du Parc naturel régional d'Armorique (PNRA).

Les agents sont alors en tournée de surveillance, le long de la route départementale 342, à Hanvec. Ils aperçoivent un 4 X 4 Nissan et deux Toyota, dont l'un enlisé dans une partie boueuse du chemin de grande randonnée GR 380. Il occasionne de profondes ornières. « Les

des champignons. Ils « pensaient qu'ils pouvaient circuler ». Le 17 avril dernier, ils n'avaient guère été plus prolixes, se bornant à dire qu'ils s'étaient perdus et qu'ils ignoraient circuler sur un sentier interdit. « Ils ont décidé d'aller faire les cow-boys dans la campagne

tions se sont portés parties civiles, car elles sont « particulièrement agacées » par cette pratique du 4 X 4 dans les grands espaces naturels remarquables et protégés. Pour Bretagne Vivante SEPNB, « les prévenus ne pouvaient se borner à consulter la revue et les cartes

mépris » des prévenus. Il dissèque leur argumentaire : « Tout ce qui n'est pas prohibé est autorisé et, en l'absence de panneaux, toute voie non carrossée est autorisée ». Requérant 150 € d'amende, il demande au tribunal de leur adresser « le message solennel qu'il n'en



Document 5 : Article du Télégramme de Brest du 8/02/2005, quand le Parc naturel régional d'Armorique a gagné son procès contre 3 propriétaires de 4x4 en s'étant porté partie civile.

Source : Parc naturel régional d'Armorique

Objectif 8 : Coordonner les actions de police, pour une répression continue plus efficace

➤ **Mesure type : Coopération entre le Parc et les agents assermentés**

Face à des pratiques de loisirs motorisés relativement développées, le Parc de la Narbonnaise mise beaucoup sur le travail des agents assermentés travaillant sur son territoire. C'est pour cela qu'il finance une cavalerie à une brigade de la gendarmerie, et qu'il fournit des vélos tout-terrain à d'autres gendarmes. Ces moyens de déplacements permettent aux agents d'accéder à tous les espaces naturels plus facilement. En plus des moyens mis à disposition par le Parc au service des gendarmeries, celui-ci organise tous les ans une formation à laquelle tous les agents assermentés sont invités, mais qui est surtout destinée aux gendarmeries et aux polices municipales. Le but est de les sensibiliser aux impacts des loisirs motorisés sur les espaces naturels, et de les tenir au courant de l'évolution de la jurisprudence.

➤ **Autres démarches possibles :**

Plusieurs autres Parcs ont développé d'étroites relations avec les agents assermentés, pour que ceux-ci soient plus souvent présents dans les endroits où des arrêtés ont été pris et où sont recensés les conflits, ou pour qu'ils soient parfaitement formés en ce qui concerne la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels. Ainsi, le Parc d'Armorique travaille avec des agents assermentés pour faire appliquer la loi : à chaque verbalisation, dont le pouvoir pédagogique est jugé important, le Parc est immédiatement averti, contactant à son tour les médias pour que des articles soient publiés dans la presse (voir document 5 à la page précédente). A deux reprises, le Parc a mené des actions en justice, allant jusqu'à la cour de cassation. C'est en partie grâce à cette politique qu'aujourd'hui, les Parcs peuvent se porter partie civile en cas de dommages subits suite à une infraction.

Avantages	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> ○ Permet de disposer d'une « police de la nature » plus efficace, parce que mieux formée et travaillant en réseau. ○ La coordination des agents, pour laquelle aucun Parc n'a encore travaillé, permettrait d'accroître leur temps de présence dans les espaces naturels, et de rendre leurs actions plus pertinentes. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Sans compétence dans ce domaine, le rôle des Parcs est surtout de mobiliser les préfetures sur ce thème, pour que celles-ci travaillent sur le sujet ○ Le kilométrage des voies ouvertes à la circulation publique est très important, et si aucun arrêté n'est pris pour le réduire, alors les nuisances dues aux pratiques légales continueront d'exister.

➤ **Remarques :**

Attention, les mesures de répression relèvent de la compétence des préfetures, qu'il s'agisse des « opérations coup de poing » ou de la coordination d'une « police de la nature ». Mais cela n'empêche pas les Parcs d'être moteur dans ce domaine. Etant en contact direct avec le territoire, ils sont bien placés pour mesurer les enjeux prioritaires et y faire face, avec leurs partenaires.

III. Quelques autres approches pour la gestion des loisirs motorisés

A) La compétence des conseils généraux :

➤ Les plans départementaux d'itinéraires de randonnée motorisée (PDIRM)

Selon l'article ci-dessous, les départements peuvent établir des PDIRM, à l'image des plans départementaux d'itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR, voir annexe XII). Le but est de maîtriser les pratiques, en définissant des itinéraires de randonnées motorisées. Ceux-ci seront choisis suite à une concertation de tous les acteurs (élus, propriétaires, DIREN⁵², pratiquants et autres usagers des chemins...), et en fonction de critères bien précis : chemins ouverts à la circulation publique, suffisamment éloignés des habitations, évitant dans la mesure du possible les itinéraires balisés pour la randonnée non motorisée et les zones d'intérêt écologique.

Le département établit, dans les mêmes conditions qu'à l'article L. 361-1, un plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée dont la création et l'entretien demeurent à sa charge.

Les itinéraires inscrits à ce plan doivent emprunter les voies classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements et des communes, les chemins ruraux et les voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur, à l'exclusion de ceux qui ont fait l'objet d'une interdiction de circulation en application des articles L. 2213-4 et L. 2215-3 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Article L. 361-2 du Code de l'Environnement

Il est prévu que ce soit le comité départemental du tourisme qui mène la phase de discussion et qui définisse le tracé. Cependant, le conseil général peut en confier une partie de la tâche à un Parc naturel régional, par convention, si celui-ci prévoit dans sa charte une telle démarche. Une fois le plan choisi, celui-ci doit être approuvé par toutes les communes que les itinéraires traversent, par délibération du conseil municipal. Pour les voies privées, une convention sera signée avec le ou les propriétaires. Puis la décision finale revient au conseil général, qui sera chargé de l'entretien des chemins inscrits. Cette lourdeur dans les procédures explique peut-être pourquoi, aujourd'hui, aucun PDIRM n'a été mis en place alors que l'outil existe depuis de nombreuses années. Ajoutons qu'un tel plan doit s'accompagner d'une nouvelle réglementation sur les chemins non inscrits, pour les soulager et concentrer les véhicules motorisés sur les itinéraires du plan. Dans le cas contraire, le plan risque de favoriser le développement des loisirs motorisés, en améliorant l'offre sans y ajouter de contraintes.

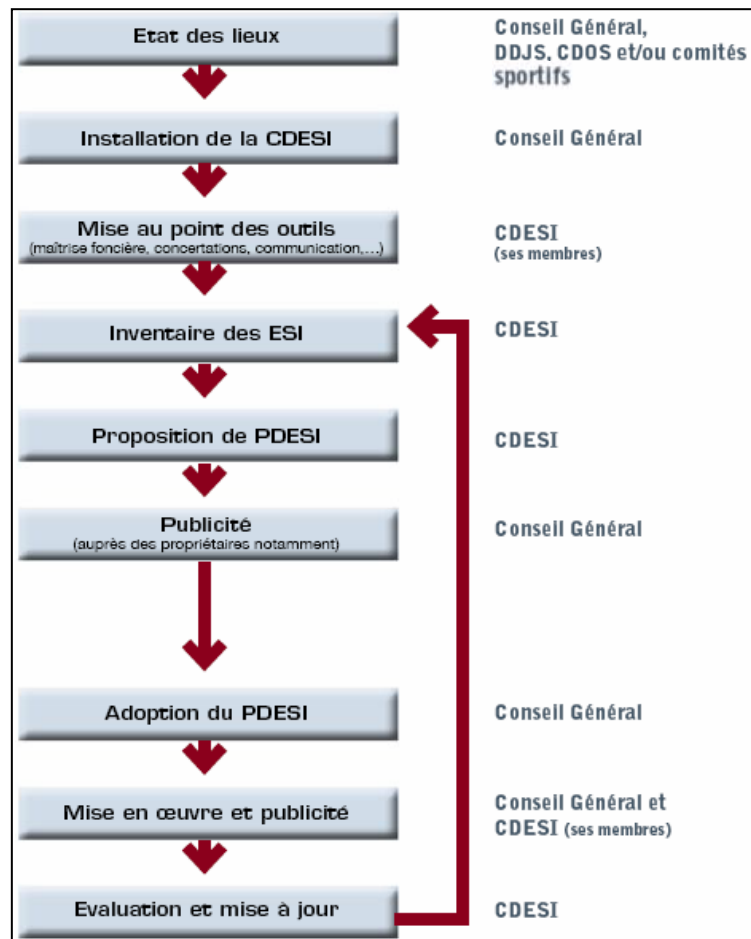
⁵² Direction régionale de l'environnement.

➤ Les commissions départementales des espaces, sites et itinéraires (CDESI)

En 1984 a été voté une loi relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives. Celle-ci institue les CDESI, que le conseil général est chargé de mettre en place pour mieux maîtriser le développement des sports de nature⁵³. Depuis la modification de cette loi en 2000, l'organisation d'une large concertation au niveau départemental est institutionnalisée, et doit se faire dans le cadre des CDESI, ou de la CNESI au niveau national. Les Parcs naturels régionaux participent systématiquement à ces discussions, où 3 collèges représentent les élus et les services de l'état, les représentants des sportifs et les autres usagers des espaces naturels (propriétaires, gestionnaires des espaces naturels, associations, promoteurs touristiques...). Le rôle des CDESI est d'élaborer des plans départementaux des espaces, sites et itinéraires (PDESI), planifiant l'accès aux espaces naturels à enjeux sportifs, et définissant les modalités d'entretien et de préservation de ces accès.

Les quelques départements ayant déjà travaillé dans ces commissions sont très partagés sur cette question et ne considèrent pas systématiquement les activités motorisées comme une activité sportive de pleine nature. Souvent, l'aspect conflictuel de cette problématique fait peur aux départements, qui voient ici un risque d'échec pour les CDESI, dont la survie dépend de la motivation et de la coopération de ses membres.

En Savoie, cette démarche, initiée par le comité départemental olympique, a très vite été abandonnée devant la faible participation des personnes convoquées. En Isère, la première réunion a eu lieu au mois de février 2006, et il n'est pas prévu d'intégrer les loisirs motorisés au PDESI, même s'ils seront pris en compte lors des discussions.



Document 6 : Les étapes de la mise en œuvre du dispositif CDESI/PDESI

Source : Ministère de la jeunesse, des sports et de la vie associative.

⁵³ Article 50-2 de la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives.

B) Le rôle des préfets :

En ce qui concerne la gestion des loisirs motorisés, le rôle des préfets est essentiel. Nous avons vu jusque là qu'ils peuvent réglementer la circulation dans certaines conditions (voir page 49). Mais leurs compétences vont plus loin.

Ainsi, le Parc de l'Oise-Pays de France a été convoqué par le préfet, avec les représentants des pratiquants (associations et professionnels), les gestionnaires des espaces naturels et les associations de protection de la nature, les collectivités territoriales du type communautés de communes, et les services de l'état. Pendant cette réunion, le préfet a rappelé la loi et il a présenté sa position, tolérant les pratiques de loisirs motorisés quand celles-ci se font dans le cadre de structures organisées. En revanche, il s'est prononcé très réservé pour les pratiques individuelles, incontrôlables et dont les impacts sur les autres usagers des chemins et sur les milieux naturels sont importants. Cette réunion fut l'occasion d'échanger les différents points de vue concernant les loisirs motorisés, et notamment concernant la circulaire du MEDD⁵⁴ datant du 6 septembre 2005 (voir annexe XIII). C'est une première prise de contact, qui peut par la suite aboutir à des actions plus concrètes. Les Parcs peuvent proposer une telle démarche aux préfetures, et l'un ou l'autre coordonnera ces rencontres.

Les préfets tiennent aussi un rôle pour la réglementation et la répression :

- Dans les Vosges, la préfecture a travaillé sur plusieurs aspects. Elle a pris en main la phase d'élaboration des plans de circulation, qui sont réalisés dans une logique de petits massifs (une vingtaine de communes à chaque fois). En faisant collaborer le Parc, l'ONF, les communes et d'autres acteurs, l'autorité préfectorale s'entoure de toutes les compétences nécessaires. Pour la répression, c'est aussi la préfecture, suite à une sollicitation du Parc des Ballons des Vosges, qui a organisé une « opération coup de poing ». L'objectif était de sanctionner les pratiquants en situation illégale, mais aussi et surtout de médiatiser le travail effectué au sujet des loisirs motorisés.
- En Haute-Savoie, la préfecture est à l'initiative de la « coordination de la police de la nature de la Haute-Savoie ». Née en 1993 suite à l'augmentation et la diversification permanente des missions confiées aux agents assermentés chargés de la protection de la nature, ses objectifs étaient alors de renforcer l'efficacité de la police de l'environnement, d'apporter une information à tous les usagers de la nature, de favoriser la synergie entre les administrations, les corps et établissements publics ayant une compétence de police de l'environnement, et d'échanger des informations sur les compétences et les activités de chacun. C'est la DDAF⁵⁵, service très proche de la préfecture, qui a la responsabilité de la coordination entre les services. Suite à des réunions régulières, des opérations sont planifiées puis diffusées par courriers électroniques. Le responsable de l'opération est le chef d'un des services concernés, il change à chaque opération.

⁵⁴ Ministère de l'écologie et du développement durable.

⁵⁵ Direction départementale de l'agriculture et de la forêt.

C) Implication des associations de pratiquants :

Souvent, par une volonté d'intégrer leur activité dans le territoire, ce sont les associations qui sont à l'origine d'une démarche de concertation. Dans le Parc de Scarpe-Escaut par exemple, c'est une association⁵⁶ qui est venue voir le Parc pour un partenariat. Le Parc, voyant là une occasion de canaliser les pratiques et de véhiculer un message de sensibilisation vers tous les pratiquants, a trouvé la démarche intéressante. C'est comme ça qu'ils ont travaillé ensemble, sur une charte de bonne conduite.

Plusieurs autres Parcs ont mentionné cette volonté des pratiquants, toujours organisés en associations, de discuter avec le Parc pour travailler ensemble. Dans les Monts d'Ardèche, l'association⁵⁷ a elle-même réalisé les brochures de sensibilisation, qui ont été par la suite en partie financées par le Parc. Cette même association est mandatée par le conseil général de l'Ardèche pour la médiation entre les pratiquants, les propriétaires, les élus et les autres usagers. Toutefois, le Parc reste le maître d'ouvrage pour la médiation sur son périmètre.

Et puis, lors de ce travail, l'association Attitude Quad a été créée sur le département de l'Isère. Intéressé par la démarche, j'ai pu assister à son assemblée générale constitutive. Les axes de travail qui ont motivé la création de cette association sont les suivants :



Document 7 : Plaquette que chaque membre de l'association devra fixer sur son véhicule
 Source : Attitude Quad Isère

- Créer, diffuser et faire respecter une charte de bonne conduite, demandant le respect des autres usagers, de l'espace utilisé, de la sécurité, de la faune et de la flore.
- Animer un réseau regroupant différentes associations de pratiquants, en leur mettant à disposition les ressources législatives et juridiques relatives aux quads.
- Représenter les pratiquants auprès de diverses structures.
- Créer des évènementiels autour du quad.
- Mettre en place des itinéraires « quad » sur le département de l'Isère.

Avantages	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> ○ La sensibilisation des pratiquants est plus efficace quand ces derniers sont impliqués dans les discussions, notamment pour la rédaction d'une charte de bonne conduite. ○ Les associations connaissent les attentes des pratiquants, et les solliciter lors de la planification d'une action peut se révéler être très utile. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Il est indispensable d'encadrer rigoureusement le travail des associations de pratiquants, qui n'ont pas toujours une connaissance suffisante des enjeux sociaux et biologiques.

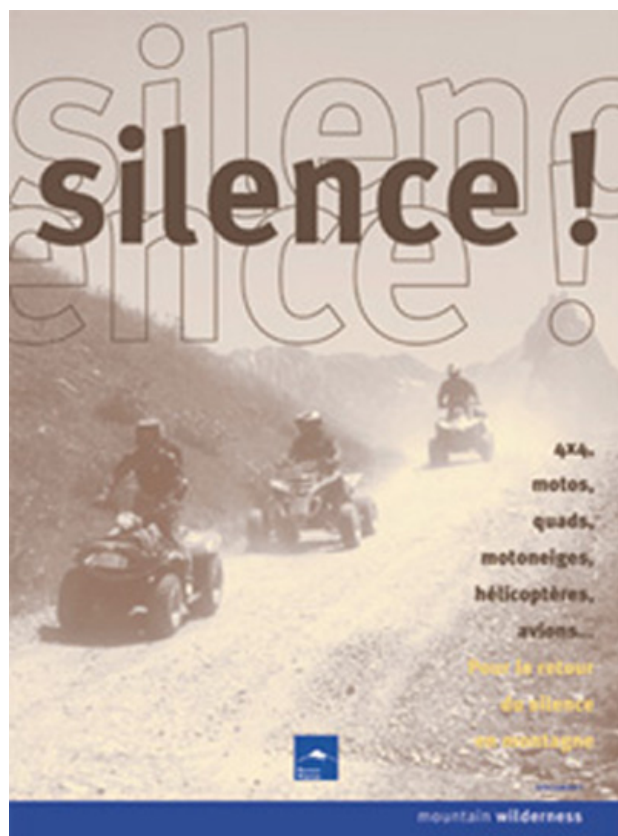
⁵⁶ Association Quadnature Lecellois.

⁵⁷ Association Loisirs Nature Ardèche.

D) Implication des associations de protection de la nature :

Quant aux associations de protection de la nature, plusieurs expériences intéressantes existent. Dans le département de la Haute-Savoie, une brochure a été conçue par plusieurs associations (voir annexe XIV), suite à la publication de la loi de janvier 1991 et de son décret d'application de mars 1992. Les associations étaient des associations de protection de la nature comme la fédération Rhône-Alpes pour la protection de la nature (FRAPNA), des associations de randonneurs comme le club alpin français (CAF) d'Annecy et le CODERANDO 74, des associations de professionnels comme Agriculture et environnement et l'association départementale des accompagnateurs en montagne, et des associations de chasseurs comme la fédération de Haute-Savoie des chasseurs de France. Cette brochure, très succincte, permettait cependant de mettre en évidence les principaux conflits dus aux loisirs motorisés dans les espaces naturels.

Au cours de l'été 2002, l'association Mountain Wilderness a lancé la campagne « Silence ! », dont une plaquette de trois pages publiée en novembre 2004 venait développer les motivations. Cette association, regroupant les alpinistes du monde entier prenant la défense de la montagne, expliquait alors les impacts des loisirs motorisés dans les régions de montagne, présentait la loi de 1991 et ses particularités et expliquait sa démarche : après avoir rencontré d'autres associations partageant les mêmes préoccupations, elle a multiplié les réunions publiques d'information. Ses responsables ont rencontré de nombreux partenaires dans le but de les sensibiliser à cette problématique (ONF, Parcs, grand public...) et ils ont interpellé les autorités administratives, politiques et judiciaires (notamment en déposant de nombreuses plaintes auprès des tribunaux). Cette campagne permit à l'opposition aux loisirs motorisés de faire entendre sa voix. Elle a porté ses fruits en terme de jurisprudence (surtout pour les motoneiges) et de sensibilisation politique, de nombreux maires et autres élus étant



sensibles à leurs arguments. En Chartreuse, le Parc a confié à Mountain Wilderness et à des juristes d'autres associations (Paysages de France et FRAPNA Isère) la rédaction d'un guide à destination des élus.

De telles associations existent dans tous le pays, et leur détermination leur permet de se faire entendre, malgré les faibles moyens dont elles disposent. Intégrer ces forces vives lorsqu'un Parc travaille sur la question des loisirs motorisés peut donc présenter des avantages. Attention cependant, car les tensions entre ces associations et les pratiquants peuvent être importantes, lors de réunions communes par exemple.

Document 8 : Plaquette publiée par l'association Mountain Wilderness en novembre 2004

Source : Mountain Wilderness

IV. Synthèse de ces expériences

Jusqu'ici, nous avons décrit différentes expériences (toutes recensées dans l'annexe XV). Nous avons commencé par inventorier celles mises en œuvre au sein du Parc de Chartreuse, pour finalement consulter l'ensemble des Parcs naturels régionaux. Pendant ce recueil d'expériences, d'autres structures ont pu présenter les actions dont ils sont à l'origine (voir le chapitre III de cette partie). En analysant toutes ces expériences, nous pouvons identifier les étapes les plus importantes, permettant aux gestionnaires d'aborder la problématique des loisirs motorisés plus sereinement, en évitant les conflits par l'implication de tous les acteurs du territoire dès le départ.

➤ Etape 1 : La réalisation préalable d'un état des lieux complet.

Quel que soit le sujet traité, en aménagement du territoire ou en gestion de la nature, les objectifs de travail sont définis suite à une étude préalable de la situation initiale. La problématique des loisirs motorisés étant nouvelle dans certains secteurs et en pleine expansion pour les autres, il convient de faire un état des lieux du territoire, afin de définir des priorités dans l'application des principes présentés ci-après.

Les informations importantes qu'il faudra récolter portent à la fois sur les pratiques et les pratiquants (type de pratique, fréquence, site privilégié, associations ou clubs...), sur les milieux naturels (zones sensibles, zones réglementées), les chemins (statut, ouverture à la circulation publique, sensibilité du sol, cohabitation possible ou non d'activités différentes), et sur les conflits (potentiels ou existants). Sur le territoire des Parcs naturels régionaux, du fait de leur connaissance des enjeux écologiques et touristiques, ceux-ci sont bien placés pour inventorier les chemins et les secteurs à interdire à la circulation publique. Pour un inventaire plus complet, les communes sauront les aider en ce qui concerne le statut et l'état des chemins. Sur le terrain, les agents de l'ONCFS et de l'ONF pourront décrire l'état et le statut des chemins (si ce n'est pas possible de monopoliser les agents de l'état, ils peuvent être remplacés par une personne employée à cet effet). Enfin, en ce qui concerne l'inventaire des pratiques, la méthodologie présentée dans la première partie de ce travail pourra s'appliquer, nécessitant la participation de nombreux autres acteurs.

➤ Etape 2 : La planification des actions, en concertation.

A partir de l'état des lieux, la définition des priorités d'action se fera en concertation avec tous les acteurs motivés par le sujet. En les associant ainsi à la démarche du Parc, il est certain qu'aucun intérêt ne sera négligé et plus tard, celle-ci sera mieux comprise et acceptée. Dans le plan d'action, l'importance donnée à chacun des principes décrits ci-après sera pondérée selon la problématique locale. Réunir tous les acteurs, pour qu'ils s'écoulent, et les faire réfléchir ensemble sur les possibilités d'amélioration des conditions d'utilisation des chemins permettra souvent de résoudre les conflits existants, ou au moins d'aboutir à des compromis.

La liste des personnes susceptibles d'être intéressées par ces discussions est longue : les propriétaires des chemins, les exploitants agricoles ou forestiers, les associations d'usagers

des chemins (motorisé et non motorisé), les promoteurs touristiques, les services de l'état, les communes, le Parc, etc...

➤ **Etape 3 : La mise en œuvre du plan d'action.**

Lors de cette mise en œuvre, chaque principe doit être développé, en mettant l'accent sur l'un ou l'autre selon les objectifs prioritaires définis au cours des étapes précédentes. Mais attention, chaque principe ne peut se concevoir isolément, et il sera important de travailler sur l'association de chacun d'eux, pour une stratégie cohérente.

- **Principe 1 : L'information et la sensibilisation de tous les acteurs du territoire.** Particulièrement développé où les loisirs motorisés sont nouveaux, ce principe devra aussi être traité partout où des actions de gestion seront entreprises. Sans cette précaution, chaque opération risque d'augmenter les tensions entre les pratiquants et leurs opposants. La responsabilité de cette opération appartient aux collectivités territoriales, et notamment aux Parcs naturels régionaux, dont la vocation pédagogique est marquée. Où les Parcs sont absents, d'autres collectivités territoriales prendront le relais. Enfin, les associations peuvent elles aussi travailler sur ce point.
- **Principe 2 : La réglementation des pratiques dans les espaces sensibles.** Pour les sites à enjeux, révélés par l'état des lieux, les efforts faits pour informer et sensibiliser la population devront être accompagnés de mesures réglementaires. En effet, il est de la responsabilité des élus locaux de prendre des arrêtés quand la circulation de véhicules motorisés est source de nuisances pour l'environnement, pour les autres usagers des espaces naturels ou pour les habitants. Mais il est souvent difficile aux communes (et aux préfetures) de motiver les arrêtés. Pour cette raison, la loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels demande aux Parcs, garants de l'authenticité des patrimoines naturels et culturels locaux, d'établir les règles de circulation. Cela sous-entend un travail commun entre les communes et le Parc. En cas de besoin, les services spécialisés de l'Etat ou les associations pourront faire valoir leur compétence.
- **Principe 3 : L'amélioration de la répression dans les espaces naturels.** C'est le dernier des trois principes, qui est nécessaire quand la législation n'est pas respectée. Travailler sur ce point demande beaucoup d'investissement, puisque les interventions nécessitent de nombreuses heures de présence passées sur le terrain. Les acteurs pouvant être impliqués dans les mesures d'application de ce principe sont les Parcs, les communes et les préfetures pour la coordination des opérations, et les agents assermentés (DDAF, ONCFS, ONF, CSP, gendarmeries, polices municipales...) pour les actions de terrain.

Dans cette synthèse, il est aussi essentiel d'insister sur l'importance de la médiatisation. Lors de chaque action entreprise par les gestionnaires, la presse locale devra être avertie pour que l'information passe. Il s'agit encore une fois d'informer le grand public sur la loi, sur les impacts des loisirs motorisés et sur les problèmes que pose leur développement, mais aussi d'afficher la volonté des gestionnaires de maîtriser le développement des loisirs motorisés. Ainsi, les procès-verbaux délivrés à des pratiquants en

situation illégale seront mentionnés à la presse, pour que l'effet dissuasif de la contravention soit démultiplié.

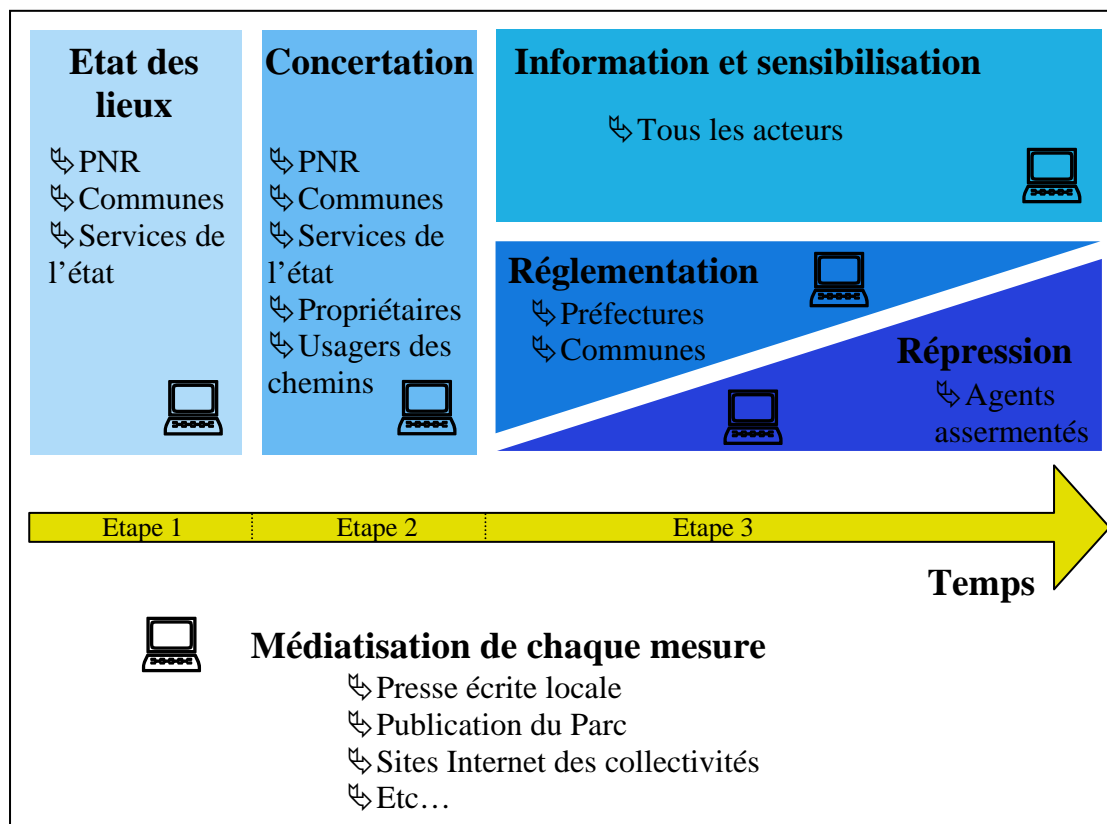


Schéma 2 : Les différentes étapes de travail et les principes à développer, pour limiter les nuisances dues aux loisirs motorisés

Partie III : Les solutions envisageables pour le Parc de Chartreuse

I. Vers une maîtrise des loisirs motorisés en Chartreuse

II. La politique actuelle du Parc

III. Quelques mesures d'accompagnement

Dans la première partie de ce travail, les pratiques de loisirs motorisés ont été caractérisées sur le territoire de Chartreuse. L'impact de ces pratiques a été évalué, en soulignant quels sont les conflits les plus menaçants pour le territoire. Ensuite, dans la deuxième partie, les différentes expériences de gestion qu'il est possible de mettre en place pour limiter les nuisances des véhicules motorisés tout-terrain ont été inventoriées et décrites. En croisant l'ensemble des données récoltées lors de ces études, il est maintenant possible de dégager des priorités d'actions, pour un gestionnaire qui voudrait encadrer les pratiques de loisirs motorisés au sein du Parc. Dans cette troisième partie, un concept sera proposé, tenant compte de la situation en Chartreuse. L'application de ce dernier permettra finalement d'aboutir à un plan d'action, que nous développerons en distinguant parmi les mesures de ce plan celles que le Parc a déjà prévu de mettre en place et les autres, qui semblent tout aussi importantes.

I. Vers une maîtrise des loisirs motorisés en Chartreuse

A) Rappel de la situation initiale :

Les premières parties de ce travail constituent un état des lieux relativement complet, en inventoriant les pratiques de loisirs motorisés et les principaux conflits qui leur sont dus sur le territoire de Chartreuse, en inventoriant tous les acteurs concernés et en recensant tout ce qui a déjà été fait pour limiter les impacts de ces pratiques. Les points importants qu'il ressort de cet état des lieux sont les suivants :

- Les pratiques de loisirs motorisés en Chartreuse se concentrent sur quatre secteurs, où elles se distinguent par leur ancienneté, leur acceptabilité et leur fonction (randonnée ou défolement).
- Les nuisances induites par les pratiques dans ces différentes zones ne sont pas les mêmes partout. Ainsi, si les loisirs motorisés ne posent que peu de problèmes dans l'avant-pays de Chartreuse, ils sont à l'origine de nombreux conflits sur le balcon Sud de la Chartreuse. Il sera donc important de dégager des priorités d'intervention.
- Jusqu'ici, peu d'acteurs du Parc de Chartreuse agissent pour la gestion des loisirs motorisés : des associations de protection de la nature et le loueur de quads participent à la sensibilisation des pratiquants et des élus (réalisation d'un guide), une commune a récemment réglementé la circulation sur des chemins sensibles, et quelques agents de l'ONF⁵⁸ et de l'ONCFS⁵⁹, ainsi que les deux gardes nature de la réserve naturelle travaillent sur la répression, mais avec peu d'efficacité.

⁵⁸ Office national des forêts.

⁵⁹ Office national de la chasse et de la faune sauvage.

- Pour chaque action engagée sur le territoire du Parc, les trois principes suivants devront être développés, pour éviter les conflits et améliorer l'efficacité de la mise en œuvre : informer et sensibiliser tous les acteurs, réglementer les pratiques dans les espaces sensibles, et améliorer la répression dans ces espaces.

B) Le concept :

Face à des pratiques diversifiées, le Parc travaille à la fois sur une échelle globale et de façon sectorielle, en dégagant des priorités dépendant des enjeux touristiques, écologiques et sociaux. Les mesures engagées viseront à satisfaire trois principes indissociables : l'information et la sensibilisation, la réglementation, et la répression. Suite à une concertation de tous les acteurs et une analyse la plus fine possible des enjeux locaux, l'accent sera mis sur l'un ou l'autre de ces principes, pour une application pertinente de ces derniers.

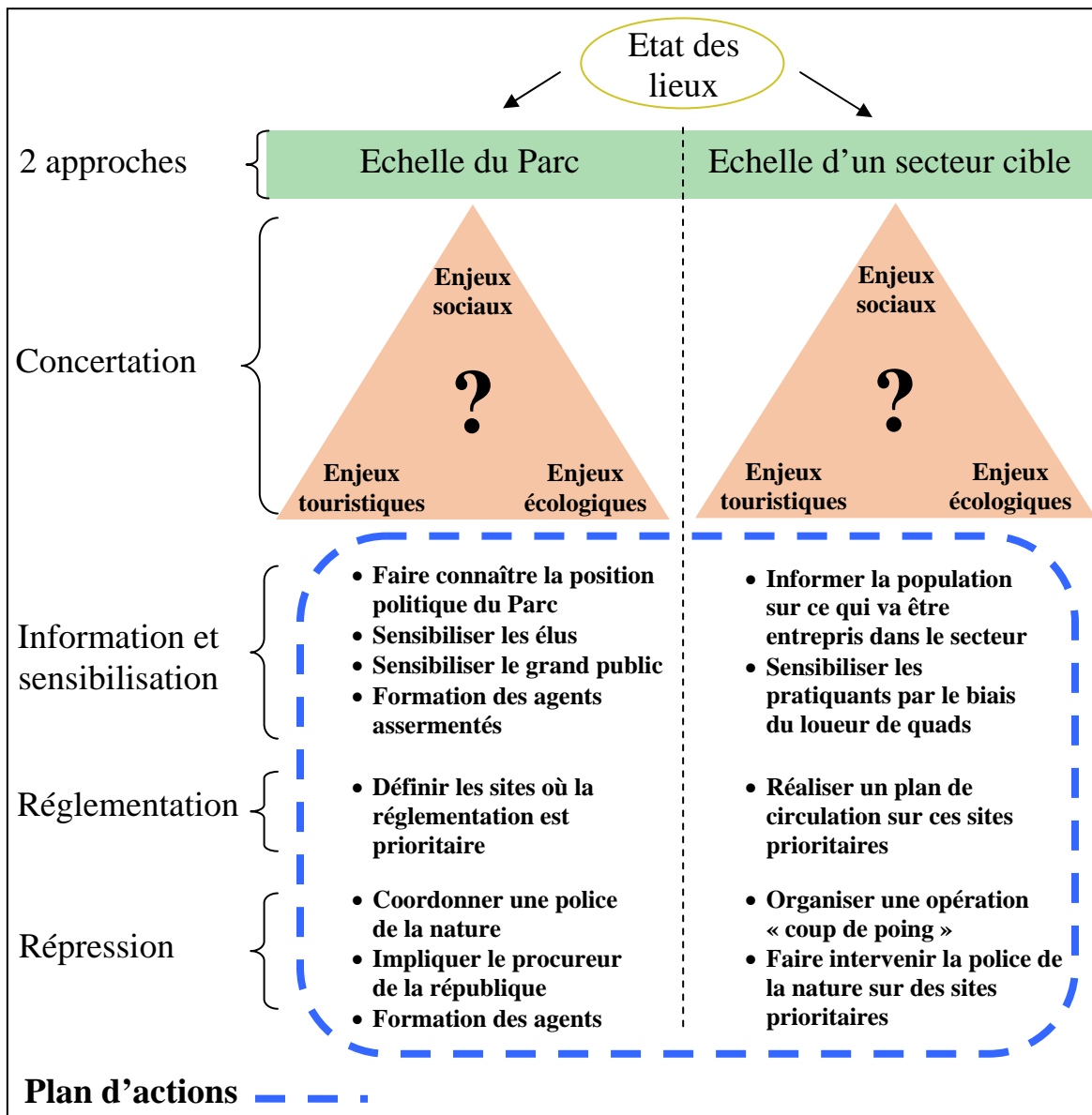


Schéma 3 : Illustration du concept, de l'état des lieux au plan d'actions

II. La politique actuelle du Parc

Le 10 mars, les actions concernant les loisirs motorisés prévues pour l'année 2006 vont être validées par le bureau syndical⁶⁰ du Parc de Chartreuse. Ces 5 opérations vont maintenant être développées.

A) Réaffirmer la position politique du Parc :

1 - Position actuelle du Parc

Pour l'année 2006, la position du Parc sera la suivante : « Les loisirs motorisés, comme la pratique du quad, de la moto verte et du 4x4, ne correspondent pas à l'objectif de respect de l'environnement et du cadre de vie. Le Parc naturel régional de Chartreuse ne souhaite pas encourager, ni voir s'installer ou se développer, les loisirs motorisés dans le massif de Chartreuse. En revanche, il valorise les activités touristiques et les pratiques sportives issues d'un tourisme doux, porteur d'un développement économique local respectueux de l'environnement. »

2 - Proposition d'une stratégie pour 2007

En 2007, le Parc de Chartreuse devra développer cette position dans sa charte d'objectifs, qui est actuellement en cours de révision. Après avoir apporté quelques précisions sur cette future charte, un article sera proposé ci-dessous.



Document 9 : Logo du Parc naturel régional de Chartreuse

Source : Parc naturel régional de Chartreuse

La charte des Parcs naturels régionaux, signée à la fois par les communes adhérentes, par les départements, par la région et par l'Etat, fixe les axes de travail, les orientations stratégiques et les objectifs particuliers pour le développement du territoire concerné, pour une durée de 10 ans. Aujourd'hui, en Chartreuse, cette charte est en cours de révision et elle sera prochainement adoptée pour la période 2007-2017. La loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels imposant aux Parcs d'établir les règles de circulation dans leur charte⁶¹, le Parc doit y aborder la problématique des loisirs motorisés. Nous l'avons déjà vu, répondre littéralement aux exigences de la loi de 1991 demanderait un travail conséquent. Mais un article abordant le sujet peut être l'occasion pour le Parc d'aborder différents points :

⁶⁰ Le bureau syndical assure la gestion courante du Parc, et se réunit en moyenne tous les trimestres. Il est composé de représentants de la région, des départements et des communes.

⁶¹ Alinéa 2 de l'article L. 362-1 du Code de l'Environnement, voir page 39.

- Caractériser les loisirs motorisés sur le territoire du Parc et mentionner les impacts principaux.
- Définir le positionnement du Parc vis-à-vis de ces pratiques.
- Enoncer et développer le concept retenu pour maîtriser les pratiques.
- Citer les partenaires que le Parc mobilisera.

Pour la période 2007-2017, les axes de travail et les orientations stratégiques sont déjà définis, sans être définitifs (voir annexe XVI). Selon le document faisant partie de l'avant-projet de la charte 2007-2017 qui les énonce, l'article sur les loisirs motorisés apparaîtrait dans le troisième axe : « *Mobiliser les atouts de la Chartreuse pour un développement endogène durable de montagne* » ; à l'orientation 3.4 : « *Vers un tourisme des quatre saisons en moyenne montagne, durable et ambitieux* ». L'article ferait aussi référence au deuxième axe : « *Protéger et valoriser ensemble et au quotidien les patrimoines de Chartreuse* » ; où seront définies les zones naturelles remarquables.

Suite à la lecture de nombreux articles concernant les loisirs motorisés dans les chartes des Parcs contactés pendant l'enquête de la deuxième partie de ce travail⁶², et en fonction de l'analyse de la situation en Chartreuse et du concept défini ci-dessus, voici la proposition d'un article type développant la position du Parc naturel régional de Chartreuse sur les loisirs motorisés.

Article 3.4.x : Maîtriser la circulation des véhicules motorisés tout-terrain

Le développement des loisirs motorisés dans les espaces naturels est préoccupant à plusieurs titres :

- Il favorise l'**érosion** et la déstructuration des chemins et des sols.
- C'est un facteur important de **dérangement de la faune**, notamment pendant la période de reproduction.
- Il participe à la **destruction de la végétation** (atteintes aux racines, piétinement, arrachement).
- Etant source de nuisances sonores et atmosphériques, il est **difficilement compatible** avec les activités de randonnée non motorisée.

En Chartreuse, les conflits dus aux loisirs motorisés sont relativement récents, et restent localisés à quelques zones. Ils concernent principalement les communes du Sud de la Chartreuse, où les pratiques illégales sont courantes et font l'objet de nombreuses plaintes. Il convient donc d'intervenir prioritairement dans cette zone. Ailleurs, si les pratiques sont connues à proximité des grandes villes (Chambéry, Voiron), dans les Entremonts et dans l'avant-pays de Chartreuse, les conflits restent ponctuels. Cependant, l'évolution des pratiques et l'augmentation des ventes de véhicules tout-terrain rendent

⁶² Il s'agit principalement des chartes des Parcs des Ballons des Vosges, du Gâtinais français, du Haut Jura, des Monts d'Ardèche, du Morvan, de l'Oise-Pays de France, du Périgord Limousin, du Pilat et du projet de la charte du Verdon (2006-2016), dont les articles sur les loisirs motorisés sont particulièrement bien développés.

nécessaire un travail de fond, pour éviter que la Chartreuse ne devienne un terrain de défolement pour les adeptes des loisirs motorisés.

Les loisirs motorisés, en plus des nuisances énumérées ci-dessus dont ils sont l'origine, ne correspondent pas aux objectifs de développement du territoire fixé par le Parc, notamment en ce qui concerne la valorisation du patrimoine naturel et l'amélioration du cadre de vie. Ils nuisent à l'image du Parc, qui se caractérise entre autres par des notions historiques de silence et de nature grandiose, deux notions remises en cause par les loisirs motorisés. Pour ces raisons, le Parc de Chartreuse ne souhaite pas encourager, ni voir se développer ce type de loisirs. Les objectifs du Parc seront :

- D'exclure les loisirs motorisés des zones naturelles remarquables et des chemins balisés par le Parc pour les randonnées non motorisées ;
- De réglementer les pratiques et de sensibiliser les pratiquants, pour que les loisirs motorisés deviennent compatibles avec les objectifs de développement du Parc ;
- De favoriser l'information et la communication entre tous les acteurs concernés de près ou de loin par l'utilisation des chemins.

• **Le concept** : Face à des pratiques diversifiées, le Parc travaille à la fois sur une échelle globale et de façon sectorielle, en dégagant des priorités dépendant des enjeux touristiques, écologiques et sociaux. Les mesures engagées viseront à satisfaire trois principes indissociables : l'information et la sensibilisation, la réglementation, et la répression. Suite à une concertation de tous les acteurs et une analyse la plus fine possible des enjeux locaux, l'accent sera mis sur l'un ou l'autre de ces principes, pour une mise en œuvre pertinente de ces derniers.

Depuis quelques années, une commission sur les loisirs motorisés a été mise en place, constituée d'élus de Chartreuse, d'un agent de l'ONF⁶³, d'associations et de représentants du Parc. Elle a été à l'initiative de la réalisation d'un guide à destination des élus, expliquant la loi et les compétences de chacun pour encadrer les loisirs motorisés.

La stratégie du Parc proposée ici, vis-à-vis des loisirs motorisés, donne une autre fonction à la commission. Elle deviendra une structure de concertation, dont le rôle sera de planifier les futures actions et de mettre en place les groupes de travail qui exécuteront ces actions. Elle s'ouvrira aux pratiquants (le loueur ou d'autres) et aux professionnels (du tourisme, de l'agriculture et de la forêt).

⁶³ Office national des forêts.

B) Informer et sensibiliser les élus :

Suite à la demande de certains élus, le Parc s'est engagé dans cette démarche il y a déjà plusieurs années. Ainsi, au cours de l'année 2006, il a prévu de diffuser le guide⁶⁴ (dont la publication est imminente, voir document 10) à tous les élus. Pour « marquer le coup » lors de sa diffusion, il serait intéressant de rassembler tous les élus. Cela permettrait d'évoquer tous les sujets que le guide aborde en leur présence, et ainsi de répondre à leurs questions s'ils en ont. La réussite de cette démarche dépendra directement de la participation des élus. Pour cette raison et dans la mesure du possible, cette présentation orale du guide se fera lors d'un comité syndical, qui réunit tous les élus du Parc en plus de représentants de la région et des départements.

**Document 10 : Couverture du guide
 publié par le Parc en mars 2006**
 Source : Parc naturel régional de
 Chartreuse



Principes concernés	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Information et sensibilisation ↪ Réglementation
Secteurs concernés	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Tout le territoire du Parc
Objectifs spécifiques	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Présenter la position et la démarche du Parc vis-à-vis des loisirs motorisés ↪ Permettre une prise de contact entre les mairies et le référent du Parc sur les loisirs motorisés ↪ Informer les élus : loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels ; responsabilités des élus concernant la réglementation de la circulation publique ; argumentation pour motiver un arrêté communal ↪ Inciter les élus à réglementer la circulation sur leur commune
Etapas dans la mise en œuvre de la mesure	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Diffusion du guide par courrier à tous les élus, accompagné d'une lettre d'invitation pour une réunion commune. ↪ Présentation orale du guide lors d'un comité syndical ou d'une autre réunion, devant les élus du Parc.
Rôle du Parc et de ses partenaires	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Parc, ONF, associations de protection de la nature (dont deux représentants sont juristes) : réalisation du guide. ↪ Parc : diffusion du guide. ↪ Parc et un des deux juristes : présentation orale du guide devant les élus.

⁶⁴ La circulation des engins motorisés dans les espaces naturels : Un point législatif et réglementaire à l'usage des élus des communes adhérentes au Parc naturel régional de Chartreuse.

C) Participer à une action de répression emblématique :

Pour informer les habitants de la position du Parc, il est aussi prévu pendant l'année 2006 d'organiser une journée pendant laquelle de nombreux agents des forces de police se déploieront sur tout un secteur. L'objectif portera à la fois sur la verbalisation des pratiques illégales et sur l'information du public. La phase de planification pour cette opération est très importante, car il s'agit d'une organisation lourde, avec de nombreux agents mobilisés.

Principes concernés	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Information et sensibilisation ↪ Répression
Secteurs concernés	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Les secteurs prioritaires au sein du Parc, à savoir le balcon Sud de la Chartreuse, et dans une moindre mesure les Entremonts et les autres zones périurbaines du Parc
Objectifs spécifiques	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Verbaliser tous les pratiquants surpris en situation illégale ↪ Sensibiliser les autres pratiquants sur les impacts des loisirs motorisés et sur la position du Parc à ce sujet ↪ Médiatiser l'opération
Etapas dans la mise en œuvre de la mesure	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Organisation d'une première réunion réunissant les préfetures, le Parc, la DIREN⁶⁵, les responsables locaux de la gendarmerie, de la DDAF⁶⁶, de l'ONF⁶⁷ et de l'ONCFS⁶⁸, pour décider du pilotage d'une telle opération et pour planifier la suite des opérations. ↪ Choix du secteur d'intervention, de la date et des horaires en fonction des informations recueillies pendant l'état des lieux. ↪ Convocation des agents pouvant être mobilisés pour cette opération et répartition de ces agents sur le secteur concerné. ↪ Invitation des médias et du procureur de la république pour constater les infractions et s'assurer du suivi des verbalisations.
Rôle du Parc et de ses partenaires	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Parc : initiation de la démarche et contact des médias. ↪ Préfecture : pilotage de l'opération. Si celle-ci ne souhaite pas s'impliquer, il est possible que ce soit le Parc, la DIREN ou la DDAF qui tiennent ce rôle. ↪ Agents assermentés des gendarmeries, de la DDAF, de l'ONF, de l'ONCFS, les gardes-champêtres... : verbalisation et sensibilisation sur le terrain.

⁶⁵ Direction régionale de l'environnement.

⁶⁶ Direction départementale de l'agriculture et de la forêt.

⁶⁷ Office national des forêts.

⁶⁸ Office national de la chasse et de la faune sauvage.

D) Informer et sensibiliser le grand public :

Pour l'année 2006, le Parc a choisit de s'adresser au grand public, par l'intermédiaire d'une plaquette illustrant les impacts des loisirs motorisés. Elle sera diffusée le plus largement possible, dans toutes les communes du Parc, en mettant cependant un accent pour les secteurs où des conflits ont été identifiés. Pour la réalisation de cette plaquette, le Parc s'inspirera des documents existants, tels que le guide du MEDD⁶⁹ (voir annexe IX), la plaquette du MEDD (voir annexe X) ou encore des brochures, comme celle publiée par le Parc naturel régional de l'Avesnois, et celle dont l'association Mountain Wilderness est l'auteur (voir page 58).

Principe concerné	↪ Information et sensibilisation
Secteurs concernés	↪ Tout le territoire du Parc
Objectif spécifique	↪ Proposer un document de sensibilisation accessible au grand public, illustrant les impacts dus aux loisirs motorisés et les grands principes de la loi.
Etapas dans la mise en œuvre de la mesure	↪ Réalisation de la plaquette. ↪ Diffusion de la plaquette dans les mairies, dans les offices du tourisme et auprès du loueur dans les Entremonts.
Rôle du Parc et de ses partenaires	↪ Parc : fournit les informations pour le contenu de la plaquette, puis diffuse la plaquette quand celle-ci est imprimée. ↪ Graphiste (association ou professionnel) : mise en page de la plaquette et graphisme. ↪ Le loueur et les communes : diffusion de la plaquette.

⁶⁹ Ministère de l'écologie et du développement durable

E) Réaliser un plan de circulation :

Quand des conflits ont été identifiés, quand les autorités locales ont essayé à de maintes reprises de résoudre ces conflits par la discussion et la négociation, quand les pratiquants ont été avertis des nuisances dont ils sont à l'origine, et que les conflits persistent, alors une nouvelle réglementation s'impose. Pour réglementer les pratiques de loisirs motorisés, les deux seuls outils décrits dans le recueil de la deuxième partie de ce travail sont les arrêtés municipaux et les arrêtés préfectoraux. La compétence, en ce qui concerne la réglementation, appartient donc aux maires des communes et aux préfets. Pour le Parc, réaliser un plan de circulation revient donc à convaincre les élus des communes concernées de prendre des arrêtés municipaux cohérents les uns avec les autres. Pour cela, le Parc doit accompagner les communes, pour l'état des lieux et pour la motivation des interdictions.

De plus, il peut aussi participer financièrement en aidant les communes pour l'achat des panneaux et panonceaux nécessaires à la matérialisation des arrêtés.

Principe concerné	↪ Réglementation
Secteurs concernés	↪ Les secteurs prioritaires au sein du Parc, à savoir le balcon Sud de la Chartreuse, et dans une moindre mesure les Entremonts et les autres zones périurbaines du Parc
Objectif spécifique	↪ Interdire à la circulation publique tous les chemins où des enjeux touristiques, écologiques et sociaux ne sauraient tolérer la présence de véhicules à moteur
Etapes dans la mise en œuvre de la mesure	<ul style="list-style-type: none"> ↪ A partir d'un état des lieux sectoriel complet (voir page 72), inventaire des chemins actuellement ouverts à la circulation mais pouvant être fermés (chemins ruraux et voies privées). ↪ Parmi ces chemins, sélection de ceux où la circulation « <i>est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques</i> ». ↪ Harmonisation entre toutes les communes du secteur des chemins sélectionnés pour être fermés à la circulation publique. ↪ Cartographie des chemins qui seront interdits à la circulation publique et consultation auprès de tous les usagers des chemins pour d'éventuelles modifications. ↪ Rédaction, publication et affichage de l'arrêté. ↪ Pose des panneaux B7b et des panonceaux faisant référence à l'arrêté, à l'entrée de chaque chemin concerné.
Rôle du Parc et de ses partenaires	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Parc : pilotage du groupe de travail et motivation de l'arrêté. Peut participer au financement et à la pose des panneaux. ↪ Communes : font parties du groupe de travail, organisent la consultation auprès des acteurs locaux. ↪ Exploitants forestiers et agricoles, associations d'usagers des chemins : sont consultés une fois le plan de circulation terminé, pour des modifications éventuelles.

III. Quelques mesures d'accompagnement

A) Compléter l'état des lieux :

L'état des lieux réalisé dans les premières parties de ce travail permet de caractériser les pratiques à l'échelle du Parc. Mais pour intervenir le plus justement possible, lors d'actions de réglementation ou de répression sur un secteur préalablement défini, il est indispensable de disposer d'un état des lieux plus précis. Cet état des lieux pourra se faire préalablement à chaque opération entreprise, mais il pourra aussi être fait de façon systématique, dans les secteurs prioritaires, permettant éventuellement de prévoir de nouvelles mesures.

Principe concerné	↪ Réalisation d'un état des lieux complet
Secteurs concernés	↪ Les secteurs prioritaires au sein du Parc, à savoir le balcon Sud de la Chartreuse, et dans une moindre mesure les Entremonts et les autres zones périurbaines du Parc
Objectifs spécifiques	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Préciser le statut, l'état physique (aspect carrossable ou non) et le degré de sensibilité à l'érosion de tous les chemins du secteur ↪ Inventorier les chemins inscrits au PDIPR⁷⁰ ↪ Localiser les principaux conflits d'usage sur les chemins prospectés
Etapas dans la mise en œuvre de la mesure	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Collecte des informations. ↪ Synthèse permettant de mettre en valeur les chemins où la circulation de véhicules terrestres pose de réels problèmes.
Rôle du Parc et de ses partenaires	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Parc : fournit ses informations concernant les zones naturelles remarquables et les chemins inscrits au PDIPR. ↪ Communes : fournissent des informations concernant le statut et l'état des chemins. ↪ Investigateur (agent de l'ONF ou enquêteur externe, missionné par une convention avec le Parc) : parcourt tous les chemins du secteur en recueillant les informations nécessaires.

⁷⁰ Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée.

B) Participer à la CDESI :

Là où elle existe, la CDESI⁷¹ est un outil reconnu pour la gestion des sports de nature. En ce qui concerne le territoire de Chartreuse, elle vient d'être mise en place dans le département de l'Isère mais n'existe pas sur le département de la Savoie. De plus, la CDESI Isère refuse d'intégrer dans son plan les loisirs motorisés. Cependant, si elle revoit sa position en intégrant les loisirs motorisés, comme l'ont fait d'autres départements, alors il sera intéressant de participer aux discussions. Pour éviter un développement trop important des pratiques, il sera essentiel, suite à l'adoption du PDESI⁷², de l'accompagner par une réglementation contraignante.

Principes concernés	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Concertation ↪ Information et sensibilisation ↪ Réglementation
Secteurs concernés	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Tout le territoire du Parc
Objectif spécifique	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Définir des itinéraires de randonnées motorisées où les impacts seront minimes
Etapas dans la mise en œuvre de la mesure	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Choix des itinéraires. ↪ Validation des itinéraires choisis par toutes les personnes de la commission. ↪ Adoption d'une nouvelle réglementation pour l'application du PDESI.
Rôle du Parc et de ses partenaires	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Parc : information relative aux enjeux et aux conflits sur le territoire du Parc, et promotion du nouveau PDESI auprès des communes. ↪ Communes : nouvelle réglementation adaptée au PDESI.

C) Formation spécifique des agents assermentés :

Si la formation des élus est nécessaire pour que ceux-ci prennent leur responsabilité en terme de réglementation, la formation des agents assermentés est elle aussi indispensable, ces derniers n'interprétant pas toujours la loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels de la bonne façon (BATISSE, 2006). Pendant l'étude sur la fréquentation des véhicules motorisés dans les espaces naturels, deux témoignages concordaient à propos d'une information étonnante : dans le secteur du balcon Sud de la Chartreuse, parmi les pratiquants se trouvent des agents assermentés !!! Former et sensibiliser ces personnes présente donc un intérêt certain.

⁷¹ Commission départementale des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports de nature, voir page 55.

⁷² Plan départemental des espaces, sites et itinéraires.

C'est le rôle de la préfecture de former les agents assermentés. Cependant, sur le territoire du Parc, celui-ci peut proposer une mise à niveau pour les gardes-champêtres et les gendarmeries, d'autant plus si une opération avec des agents assermentés est prévue. Pour la formation des agents de l'ONF⁷³ et de l'ONCFS⁷⁴, plusieurs juristes se sont spécialisés sur la loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels. Ils peuvent intervenir, à titre exceptionnel, en vue d'une formation de ces derniers. Pour les contacter, il est possible de le faire par l'intermédiaire de la fédération des Parcs naturels régionaux de France.

Grâce aux échanges qui se dérouleront lors de la formation juridique commune, celle-ci peut être un prélude à une future coopération des différentes forces de police de la nature.

Principes concernés	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Information et sensibilisation ↪ Répression
Secteurs concernés	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Tout le territoire du Parc
Objectifs spécifiques	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Expliquer la loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels aux agents assermentés ↪ Faire le point sur la jurisprudence et sur la circulaire du 6 septembre 2005 (voir annexe XII) ↪ Localiser les sites où les enjeux sont les plus importants ↪ Permettre l'échange d'expériences entre les agents assermentés
Etapas dans la mise en œuvre de la mesure	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Proposition d'une mise à niveau des connaissances des gendarmes et des gardes-champêtres concernant la loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels. ↪ Formation(s) des agents qui ont répondu positivement à la proposition. ↪ Formation juridique plus poussée de tous les agents, suivie d'un débat permettant un échange des expériences.
Rôle du Parc et de ses partenaires	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Parc : mise à niveau des gendarmes et des gardes-champêtres, puis convocation d'un juriste spécialisé pour une formation juridique de tous les agents assermentés ayant des compétences sur le territoire du Parc. ↪ Préfecture : normalement, c'est le rôle de la préfecture d'organiser de telles formations.

D) Coordination d'une police de la nature :

La mesure décrite ci-dessus, de même que l'opération « coup de poing » décrite dans le chapitre précédent, contribueront à améliorer l'efficacité des agents assermentés dans les espaces naturels. Mais elles ne suffiront pas à éliminer les pratiques illégales. En effet, l'organisation d'une action de répression emblématique va porter un réel « coup de frein » aux activités de loisirs motorisés sur le secteur concerné. Mais ce déploiement exceptionnel des agents assermentés dans les espaces naturels est ponctuel, et il est fort probable que les activités reprennent peu de temps après. Quant aux formations des agents assermentés,

⁷³ Office national des forêts.

⁷⁴ Office national de la chasse et de la faune sauvage.

intéressantes à de nombreux égards, elles permettront une plus grande efficacité des agents sur le terrain, mais elles n'auront aucun effet sur le temps de présence des agents dans les espaces naturels. C'est pourquoi il semble inévitable, où des conflits sont identifiés, de mettre en place une sorte de « police de la nature », c'est-à-dire une coordination du travail des agents assermentés dont la mission est d'intervenir dans les espaces naturels pour un travail de police.

Parallèlement à cette coordination, il sera important pour le Parc de Chartreuse de contacter les procureurs de la république, représentants du pouvoir judiciaire. Les sensibiliser à la problématique des loisirs motorisés et les prévenir quand une opération de police est organisée permettra de s'assurer d'un bon suivi des verbalisations, ce qui n'est pas garanti sans cela, comme l'affirme le coordinateur de la police de la nature de Haute-Savoie.

Principe concerné	↪ Répression
Secteurs concernés	↪ Secteurs où les infractions sont fréquentes
Objectifs spécifiques	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Augmenter le temps de présence des agents assermentés dans les espaces naturels ↪ Favoriser les échanges d'information entre les agents des différents services de police ↪ Concentrer les sorties des agents assermentés sur les sites où les enjeux sont importants et où les infractions sont fréquentes
Etapas dans la mise en œuvre de la mesure	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Réunion des responsables départementaux de tous les agents assermentés ayant des compétences dans des secteurs du Parc où les loisirs motorisés posent des problèmes. ↪ Mise en place d'un système de communication efficace entre les différentes forces de police (par radio et par écrit). ↪ A chaque verbalisation, un compte-rendu est fait par l'agent qui a verbalisé. Ce compte-rendu est destiné au Parc et aux autres forces de police travaillant dans le secteur. ↪ Choix de certains sites à privilégier (en fonction de l'état des lieux), et coordination des emplois du temps des agents travaillant sur ces sites pour assurer une présence optimale (y compris les week-ends), cela lors de réunions régulières.
Rôle du Parc et de ses partenaires	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Parc : prend part aux réunions, pour évaluer l'efficacité de la démarche et orienter les futures interventions en fonction de l'évolution des problématiques. ↪ Préfecture : réunit régulièrement les différents services de police. ↪ Services de police : communiquent entre eux de façon plus ou moins permanente, et au Parc lorsqu'une verbalisation est dressée.



Document 11 : Logos d'organismes dont les agents sont assermentés

Conclusion

Le présent travail se caractérise par le recueil de nombreux témoignages. Effectivement, l'objectif à atteindre était de définir une stratégie de gestion des loisirs motorisés, au sein du Parc naturel régional de Chartreuse. Pour arriver à ce résultat, les deux enquêtes préalablement nécessaires consistaient à recueillir et à analyser de nombreux éléments. Pour retranscrire l'ensemble des témoignages et des expériences collectés lors d'entretiens téléphoniques, mais aussi lors de rendez-vous et par courrier, la difficulté fut d'adopter un ton objectif.

La problématique étant très conflictuelle, il était prévu d'analyser des témoignages contradictoires, principalement au cours de la première enquête, celle concernant les pratiques de loisirs motorisés dans le Parc de Chartreuse. On pouvait redouter que les témoignages des pratiquants et ceux des personnes se plaignant des loisirs motorisés seraient incompatibles, et qu'il serait difficile de trouver la place de la vérité dans ces discussions. Ce ne fut pas vraiment le cas, et l'interprétation des résultats en a été simplifiée d'autant.

En revanche, la deuxième enquête, concernant les expériences de gestion, paraissait plus simple à mettre en œuvre. Le but d'un tel recueil était d'inventorier toutes ces expériences, et de comprendre quels étaient les éléments prépondérants de l'état des lieux qui orientaient les Parcs sur une politique spécifique de maîtrise des loisirs motorisés. En réalité, l'analyse de ces expériences fut plus difficile que prévue. Au moment de contacter les Parcs naturels régionaux, je suis parti du postulat que les personnes interrogées seraient toutes de la même sensibilité en ce qui concerne les loisirs motorisés, ces dernières faisant toutes partie de la même institution. Mais les expériences décrites n'avaient bien souvent aucun point commun. Alors que des témoignages prônent la concertation, d'autres ne se concentrent que sur les interventions de répression...

Deux points permettent d'expliquer de telles oppositions dans la conception même des interventions au sein des Parcs. Tout d'abord, le fait que les personnes contactées, responsables du dossier des loisirs motorisés, ont des postes parfois très différents (tourisme durable / urbanisme et aménagement / gestion des sites naturels sensibles...), faisant appel à des compétences sans aucun rapport. Et puis le fait que la problématique locale n'est pas la même, selon les caractéristiques du territoire et l'importance des pratiques. Cela implique, pour chaque gestionnaire, de mettre en place sa propre méthode de travail, correspondant au mieux aux enjeux locaux, puisqu'aucune méthode de référence n'existe actuellement.

Avant qu'un concept soit proposé, découlant de ces deux enquêtes, un bilan sur la situation des loisirs motorisés dans le Parc de Chartreuse a pu être fait. Celui-ci mettait en évidence des situations très conflictuelles en plusieurs endroits du Parc. Les loisirs motorisés, malgré la loi de 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels, constituent une réelle source de nuisances et les Parcs, dont les objectifs sont incompatibles avec le développement non maîtrisé d'une telle activité, doivent faire face à ces problèmes sans avoir de compétences législatives. Ce travail s'attache à démontrer que les outils à disposition des Parcs sont nombreux et efficaces, si ceux-ci sont prêts à investir du temps et de l'argent dans cette vaste problématique que sont les loisirs motorisés.

Table des illustrations

A) Cartes :

- **Carte 1** : Grandes entités paysagères de Chartreuse - page 2.
- **Carte 2** : Réserve naturelle des Hauts de Chartreuse - page 6.
- **Carte 3** : Sites réglementés par un arrêté préfectoral dans le Parc naturel régional de Chartreuse - page 7.
- **Carte 4** : Espaces naturels sensibles du Parc naturel régional de Chartreuse - page 8.
- **Carte 5** : Sites d'intérêt communautaire du Parc naturel régional de Chartreuse - page 9.
- **Carte 6** : Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique du Parc naturel régional de Chartreuse - page 10.
- **Carte 7** : Localisation des loisirs motorisés dans les Entremonts - page 25.
- **Carte 8** : Localisation des loisirs motorisés sur le balcon Sud de la Chartreuse - page 27.

B) Schéma :

- **Schéma 1** : Méthode « idéale » d'évaluation de la fréquentation des loisirs motorisés dans les espaces naturels, à utiliser lors d'une enquête longue - page 16.
- **Schéma 2** : Les différentes étapes de travail et les principes à développer, pour limiter les nuisances dues aux loisirs motorisés - page 61.
- **Schéma 3** : Illustration du concept, de l'état des lieux au plan d'actions - page 64.

C) Tableaux :

- **Tableau 1** : Récapitulatif de l'enquête auprès des communes de S. Chevalier, 09/2004 - page 19.
- **Tableau 2** : Importance de chaque type de conflit - page 33.

D) Photos :

- **Photo 1** : Nid de la Bécasse des bois (*Scolopax rusticola*). Photo prise par Hlasek, téléchargée sur www.hlasek.com - page 29.
- **Photo 2** : Randonnée organisée, empruntant un chemin agricole. Photo téléchargée sur www.funadventure.com - page 31.
- **Photo 3** : Vétériste gêné dans sa progression par un bournier dont des 4x4 sont à l'origine. Photo prise par Jean-Pierre Simon, communiquée par le Parc naturel régional des Monts d'Ardèche - page 32.
- **Photo 4** : Chemin du Parc naturel régional de l'Oise – Pays de France. Photo téléchargée sur www.parcs-naturels-regionaux.tm.fr - page 42.
- **Photo 5** : Plages de Camargue. Photo téléchargée sur www.auricula.org - page 42.

E) Documents :

- **Document 1** : Graphiques illustrant les véhicules neufs immatriculés, selon leur catégorie - page 21.
- **Document 2** : Attention, le panneau B0 ne permet pas le passage de cyclistes ni de cavaliers, contrairement au panneau B7b - page 37.
- **Document 3** : Les dix commandements du CODEVER - page 45.
- **Document 4** : Couvertures des trois brochures publiées en septembre 2003 par le Parc naturel régional du Morvan - page 46.
- **Document 5** : Article du Télégramme de Brest du 8/02/2005, quand le Parc naturel régional d'Armorique a gagné son procès contre 3 propriétaires de 4x4, en s'étant porté partie civile - page 52.
- **Document 6** : Les étapes de la mise en œuvre du dispositif CDESI/PDESI - page 55.
- **Document 7** : Plaquette que chaque membre de l'association devra fixer sur son véhicule - page 57.
- **Document 8** : Plaquette publiée par l'association Mountain Wilderness en novembre 2004 - page 58.
- **Document 9** : Logo du Parc naturel régional de Chartreuse - page 65.
- **Document 10** : Couverture du guide publié par le Parc en mars 2006 - page 68.
- **Document 11** : Logos d'organismes dont les agents sont assermentés - page 75.

F) Articles de loi :

- Article L. 2213-4 du Code Général des Collectivités Territoriales - page 35.
- Premier alinéa de l'article L. 362-1 du Code de l'Environnement - page 36.
- Alinéa 2 de l'article L. 362-1 du Code de l'Environnement - page 39.
- Article L. 2215-3 du Code Général des Collectivités Territoriales - page 49.
- Article L. 361-2 du Code de l'Environnement - page 54.

Références bibliographiques

Législation :

- Directive n° 92/43/CEE du conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.
- Loi du 2 mai 1930 relative à la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque.
- Loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels.
- Articles L. 2213-4 du Code Général des Collectivités Territoriales, relatifs aux pouvoirs de police portant sur des objets particuliers (police de circulation).
- Article L. 211-1 du Code de l'Environnement, relatif au régime général et à la gestion de l'eau et des milieux aquatiques.
- Articles L. 332-2 et L. 332-3 du Code de l'Environnement, relatifs à la création de réserves naturelles classées.
- Article L. 411-5 du Code de l'Environnement, relatif à la préservation du patrimoine biologique.
- Article R. 211-12 du Code de l'Environnement, relatif à la protection des biotopes.
- Décret interministériel n° 97-905 du 1^{er} octobre 1997 portant création de la Réserve Naturelle des Hauts de Chartreuse.
- Circulaire n° 91-71 du 14 mai 1991 relative aux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique.
- Arrêté préfectoral du 8 juillet 1975 portant création d'une zone de silence dans la forêt domaniale de Grande Chartreuse.
- Arrêté préfectoral n° 94-2489 du 8 mai 1994 portant création d'une zone de protection de biotope du Marais des Sagnes sur la commune du Sappey-en-Chartreuse.
- Arrêté préfectoral n° 95-4393 du 25 juillet 1995 de protection du biotope de la nivéole d'été – Forêt alluviale de Chapareillan.
- Arrêté préfectoral n° 01/04220 du 28 décembre 2001 portant réglementation de la circulation des véhicules à moteur sur la partie « Hautes Chaumes du Haut-Forez Central » (département du puy de Dôme).

- Convention du 17 avril 2001 passée entre le Préfet de l'Isère et le Parc Naturel Régional de Chartreuse.
- Arrêté municipal du 17 mars 1975 du maire de la commune de Mont St Martin.
- Arrêté municipal du 5 août 1975 du maire de la commune de Proveysieux.
- Arrêté municipal du 30 juin 1978 du maire de la commune de St Bernard du Touvet
- Arrêté municipal du 6 juillet 1983 du maire de la commune de Proveysieux.
- Arrêté municipal du 1 juin 1987 du maire de la commune d'Attignat-Oncin.
- Arrêté municipal du 24 mai 1989 du maire de la commune de Quaix en Chartreuse.
- Arrêté municipal du 24 mars 1995 du maire de la commune de Chapareillan.
- Arrêté municipal du 3 décembre 2002 du maire de la commune de Coublevie (arrêté n° 125).

Articles sur les loisirs motorisés dans les chartes d'objectifs des Parcs :

- Charte révisée du Parc naturel régional des Ballons des Vosges, axe 4 – Circulation et fréquentation. 1998.
- Charte du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale, orientation 26 – Contribuer à un meilleur équilibre des activités touristiques sur le territoire. 2000.
- Charte du Parc naturel régional des Causses du Quercy, articles 8 et 24. 1999.
- Charte du Parc naturel régional du Gâtinais français, article 51 – La circulation des engins de loisirs.
- Charte du Parc naturel régional du Haut-Jura, mesure 1.18 – Maîtriser la pénétration des espaces naturels.
- Notice de plan (document de la charte d'objectifs du Parc naturel régional des Millevaches), p. 69. 2002.
- Charte du Parc naturel régional des Monts d'Ardèche, article IV-4 – Le Parc maîtrise les sports motorisés. 2001.
- Charte révisée du Parc naturel régional du Morvan, article 21.9 – Régulation de la pratique des sports motorisés. 1996.
- Charte du Parc naturel régional de l'Oise – Pays de France, article 24.1 – Gérer l'accessibilité, l'ouverture ou la fermeture des espaces. 2004.
- Charte du Parc naturel régional du Périgord Limousin, action 11-1 – Circulation des véhicules tout-terrain de loisirs dans les espaces naturels.

- Charte 2000-2010 du Parc naturel régional du Pilat, article 1.6.5 – En réglementant la circulation des véhicules motorisés. 2000.
- Avant-projet de la charte 2006-2016 du Parc naturel régional du Verdon, article C.5.2 – La circulation des véhicules terrestres à moteur dans les espaces naturels du Parc. 2005.

Publications :

- AFIT (AGENCE FRANCAISE DE L'INGENIERIE TOURISTIQUE, 2001. Piloter le tourisme durable dans les territoires et les entreprises – Guide du savoir-faire. AFIT, Paris, 127 pages.
- ATEN (ATELIER TECHNIQUE DES ESPACES NATURELS), 1999. Etudier la fréquentation dans les espaces naturels : méthodologie. GIP ATEN, Montpellier, 62 pages.
- BATISSE, 2006. La circulation motorisée dans les espaces naturels du site classé de la chaîne des puys – Rapport d'activité Novembre/Décembre 2005. PNRVA (Parc naturel régional des Volcans d'Auvergne), Aydat, 31 pages.
- BOURSINHAC CLAIRE, 2005. La préservation des chemins ruraux. Parc naturel régional des Grands Causses, Millau, 20 pages.
- FRAPNA (FEDERATION RHONE-ALPES POUR LA PROTECTION DE LA NATURE) ISERE, MOUNTAIN WILDERNESS ET PAYSAGES DE FRANCE, 2006. La circulation des engins motorisés dans les espaces naturels : Un point législatif et réglementaire à l'usage des élus des communes adhérentes au Parc naturel régional de Chartreuse. PNRV (PARC NATUREL REGIONAL DE CHARTREUSE), Grenoble, 22 pages.
- MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT, 1994. Guide de l' élu et des administrations : l'application de la loi relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels. Direction de la Nature et des Paysages, Paris, 37 pages.
- MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, 2002. Les signaux routiers. Ministère de l'équipement, des transports et du logement, 30 pages.
- NAVARRO Christine, 2005. La gestion des sports de nature dans et par les Parcs naturels régionaux – Recueil d'expériences. Fédération des PNR, 52 pages.
- PNRV (PARC NATUREL REGIONAL DE CHARTREUSE), mai 1995. Charte constitutive du Parc Naturel Régional de Chartreuse – Document I : Charte d'objectifs. PNRV et Région Rhône-Alpes, St Pierre en Chartreuse, 107 pages.
- PNRV (PARC NATUREL REGIONAL DE CHARTREUSE), mai 1995. Charte constitutive du Parc Naturel Régional de Chartreuse – Document III : Annexes. PNRV et Région Rhône-Alpes, St Pierre en Chartreuse, 47 pages.

- PNRC (PARC NATUREL REGIONAL DE CHARTREUSE), 2005. Diagnostic du territoire de Chartreuse (document de l'avant-projet de la charte 2007-2017). PNRC et Région Rhône-Alpes, St Pierre de Chartreuse, 150 pages.
- PNRC (PARC NATUREL REGIONAL DE CHARTREUSE), 2005. Notice du Plan de Parc (document de l'avant-projet de la charte 2007-2017). PNRC et Région Rhône-Alpes, St Pierre de Chartreuse, 47 pages.
- REYMBAUT Olivier, 2005. Guide pratique des CDESI/PDESI – Des outils au service du développement des sports de nature. CERMOSEM-UMR PACTE, Mirabel, 48 pages.

Brochures :

- MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT, 1997. La circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels. Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, Paris, 6 pages.
- MINISTERE DE L'ECOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE, 1997. Véhicules à moteur dans les espaces naturels : une circulation réglementée. Ministère de l'écologie et du développement durable, Paris, 2 pages.
- MOUNTAIN WILDERNESS, 2004. Silence. Mountain Wilderness France, Grenoble, 6 pages.
- PARC NATUREL REGIONAL DU MORVAN, 2003. Code de bonne conduite – Moto. Parc naturel régional du Morvan, Luzy, 8 pages.
- PARC NATUREL REGIONAL DU MORVAN, 2003. Code de bonne conduite – Quad. Parc naturel régional du Morvan, Luzy, 8 pages.
- PARC NATUREL REGIONAL DU MORVAN, 2003. Code de bonne conduite – 4x4. Parc naturel régional du Morvan, Luzy, 8 pages.
- PARC NATUREL REGIONAL DE L'AVESNOIS, Les loisirs motorisés et les chemins en milieu rural – Fiche technique, 2004. Parc naturel régional de l'Avesnois, Maroilles, 8 pages.

Journaux :

- CHARPENTIER T, 8 février 2005, Espaces naturels : indécrottables 4x4. Télégramme de Brest.

Données cartographiques :

- IGN (INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL).
- DIREN (DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT) Rhône-Alpes, 2005. Données téléchargeables sur le site Internet (voir ci-après).
- AVENIR (AGENCE DE VALORISATION DES ESPACES NATURELS ISEROIS REMARQUABLES), 2003. Cartographie des zones humides.

Sites Internet :

www.legifrance.gouv.fr: site du service public de la diffusion du droit français, consulté pour tous les articles de loi.

www.rhone-alpes.ecologie.gouv.fr: site de la DIREN Rhône-Alpes, consulté pour la cartographie des zones naturelles (chapitre I de la partie I).

www.statistiques.equipement.gouv.fr: site du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer (partie économie & statistiques), consulté pour l'enquête du chapitre III de la partie I.