

## Sauvons cette espèce en voie d'extinction : les motorisés

Le gouvernement souhaite depuis plusieurs années que les activités sportives s'exerçant en dehors des complexes sportifs (sports de plein air) soient mieux gérées pour plusieurs raisons :

- parce qu'ils font de plus en plus d'adeptes
- pour éviter les accidents qui peuvent être sous la responsabilité du Maire de la commune
- pour diminuer les conflits d'usage entre les différentes pratiques (pêcheurs, kayakistes par exemple)
- parce que c'est une formidable rentrée d'argent en développant le tourisme
- pour que ces activités soient plus respectueuses de l'environnement

"Le chasseur ne souhaite pas être dérangé par le cueilleur de champignons, le pêcheur silencieux n'aime guère les circuits VTT ou motorisés qui passent à proximité de sa rivière, le kayakiste n'aime pas voir ses parcours interdits par la fraie du poisson. Le village gaulois est friand de toutes ces querelles, mais les collectivités locales les apprécient beaucoup moins. " CNESI rapport sur l'année 2005.

Dans un premier temps, la loi du sport n°84-610 a défini le 16 juillet 1984 les sports de nature (article 50-1 du titre III) : "Les sports de nature s'exercent dans des espaces ou sur des sites et itinéraires qui peuvent comprendre des voies, des terrains et des souterrains du domaine public ou privé des collectivités publiques ou appartenant à des propriétaires privés, ainsi que des cours d'eau domaniaux ou non domaniaux."

Cette définition a été revalidée dans l'ordonnance n°2006-596 du 23 mai 2006 article L311-1.

Les documents officiels définissent ainsi les sports de nature :

"Les activités de sports de montagne, de sports de glisse, de sports équestres, vélocipédiques et pédestres, de sports aquatiques et subaquatiques, de sports aériens, de sports motorisés figurent très souvent parmi les sports de pleine nature"

Le gouvernement a donc intégré les loisirs motorisés dans les sports de nature pour tout encadrer.

Pour preuve, l'ordonnance n°2006-596 du 23 mai 2006 relative à la partie législative du code du sport dans le Livre III – Pratique sportive – Titre 1<sup>er</sup> – Lieux de pratiques sportives – Chapitre 1<sup>er</sup> – Sports de nature - , parle des PDIRM (Plan départemental d'itinéraires de randonnées motorisés) dans l'article L 311-4 ("Le département établit un plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée dans les conditions prévues à l'article L. 361-2 du code de l'environnement.").

Et j'ai trouvé annexé à un dossier sur les espaces, sites et itinéraires, un document nommé Nomenclature des activités physiques et/ou sportives (APS). Dans la catégorie APS Motocyclisme, le code APS n°4902 correspond à la moto verte, le code APS n°4905 correspond au quad, et pour le sport automobile le code APS n°7199 correspond à autres, peut être le 4x4.

Pour gérer ces sports de nature, l'état a créé le CNESI (Commission nationale d'espaces, sites et itinéraires) qui chapeaute les CDESI (Commission départementale d'espaces, sites et itinéraires).

Les Fédérations délégataires (FFM, ...) ou disposant d'un agrément (FFMC, ....) peuvent représenter les sports de nature dans les CDESI.

Le CNOSE (Comité national olympique et sportif français) intervient en amont des fédérations (ordonnance n°2006-596 du 23 mai 2006 article L311-5).

Au sein des CDESI, la FFM représente les sports motorisés (la FFSA n'a pas apparemment souhaité représenter l'activité automobile).

En intégrant les loisirs motorisés dans les sports de nature, l'état peut les gérer plus facilement en donnant tous pouvoirs aux Fédérations. Ainsi seuls les personnes diplômées peuvent faire de la formation (article L 212-1 de l'ordonnance n°2006-596 du 23 mai 2006). Les associations doivent souscrire une assurance responsabilité civile (article L 321-1 de l'ordonnance n°2006-596 du 23 mai 2006).

Parallèlement à la mise en place des CDESI, l'état a lancé un recensement national de tous les équipements, espaces, sites, utilisés dans le cadre du sport et des sports de nature. Le lundi 29 mai 2006, le site internet <http://www.res.jeunesse-sports.gouv.fr/> recensant ces informations (313 000 équipements sportifs recensés) a ouvert ses portes officiellement.

Les CDESI vont créer un PDESI (plan départemental d'espaces, sites et itinéraires) dans chaque département qui va intégrer directement les PDIPR (Plan départemental d'Itinéraires de promenade et de randonnée)(ordonnance n°2006-596 du 23 mai 2006 article L311-3).

Les loisirs motorisés étant des sports de nature, il auraient pu avoir le droit de rouler dans les futurs PDESI. Le gouvernement a donc décidé pour des raisons de sécurité accrue, de parquer les loisirs motorisés dans les PDIRM (Plan départemental d'itinéraires de randonnées motorisés) et a donc rajouté l'article L 311-4 dans l'ordonnance n°2006-596 du 23 mai 2006, le Code du Sport.

Le 14 avril 2006, avec la loi 2006-436, le gouvernement modifie l'article L 361-1 du Code de l'Environnement pour que les maires puissent interdire plus facilement les PDIPR aux motorisés.

"Les maires, en vertu de leur pouvoir de police, peuvent, le cas échéant, réglementer les conditions d'utilisation de ces itinéraires".

Mais le gouvernement s'est retrouvé devant un problème. Les PDIRM sont annoncés dans la loi Lalonde de 1991 mais n'ont jamais été mis en place 15 ans après. Pour montrer que les motorisés doivent être mis à part dans des PDIRM, il faut montrer que les motorisés représentent un danger vis à vis des autres usagers des chemins. C'est simple, il suffit d'homologuer les quads sans se préoccuper des conséquences et d'attendre un peu que certains excès voient le jour. Il savait très bien ce qu'il faisait puisqu'au Canada, ils ont eu beaucoup de problèmes suite à l'homologation des quads il y a plusieurs années. En France, en 2004, 40 000 quads homologués ont été vendus, et en 2005 près de 50 000. Le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable en profite, et sort sa circulaire Olin n°DGA/SDAJ/BDEDP n°1 du 6 septembre 2005, en criant haut et fort que les motorisés sont dangereux et qu'il faut mettre en place les PDIRM. La notion de carrossabilité remise en avant suite à une jurisprudence de février 2003 rendue publique, n'est en fait que de la poudre aux yeux puisque cela fait des années (depuis le jugement de Chambéry) que le gouvernement parle de notion de carrossabilité pour les voies privées (voir document papier explicitant la loi Lalonde et adressé à tous les élus).

Le rapport du CNESI sur l'année 2005 pour le Ministère de la Jeunesse, des Sports, et de la Vie Associative (édité le 1<sup>er</sup> janvier 2006), indique qu'il faudrait limiter les motorisés en randonnée et les obliger à déclarer leur passage (suite à une inquiétude du responsable du comité départemental de la FFM en Ardèche).

"Au niveau de législatif, la limitation du nombre d'engin et la déclaration de passage préalable aux communes et à la préfecture permettrait de limiter certains impacts et de mettre en œuvre des actions de sensibilisation auprès des pratiquants. "

Le résultat ne s'est pas fait attendre sous la forme du Décret 2006-554 du 16 mai 2006 paru au Bulletin Officiel du 18 mai 2006. Les randonnées appelés concentrations doivent être soumises à déclaration en préfecture deux mois avant (même entre amis, il y a toujours un pseudo organisateur). Les manifestations avec des démonstrations, des baptêmes (avec du public) style Téléthon sont soumises à autorisation en préfecture trois mois à l'avance, et l'organisateur doit avoir l'aval de la Direction Départementale Jeunesse et Sports (respect des règles de sécurité définies par les fédérations sportives). Les associations doivent avoir une assurance responsabilité civile. Et le pire, le ministère se réserve le droit d'établir une liste de routes interdites provisoirement ou définitivement à toutes concentrations et manifestations (Le ministre de l'intérieur et le ministre chargé de l'équipement fixent conjointement la liste des routes interdites, à titre permanent, périodique ou provisoire, à toutes les concentrations ou manifestations ou à certaines catégories d'entre elles en raison des incidences que leur déroulement peut avoir sur l'économie, le tourisme ou la sécurité générale. Ils peuvent toutefois indiquer sous quelles conditions lesdites routes peuvent être soit traversées, soit empruntées sur une distance réduite lors de ces événements. Article 27).

Le rapport du CNESI sur l'année 2005 pour le Ministère de la Jeunesse, des Sports, et de la Vie Associative (édité le 1<sup>er</sup> janvier 2006) indique aussi où prendre l'argent pour l'entretien et le balisage des PDIRM : taxe à l'achat des véhicules tout-terrain.

"Compte tenu de leur impact sur l'environnement et sur les itinéraires empruntés, la mise en œuvre d'une taxe à l'achat sur les engins tout terrain motorisés destiné à l'entretien et au développement d'une signalétique adaptée."

Maintenant que tout est prévu (les motorisés vont être parqués sur les PDIRM), comment mettre une épée de Damoclès au dessus des PDIRM et pouvoir les faire disparaître si besoin et donc interdire complètement la circulation des motorisés en dehors du goudron.

L'état a donc sorti son arme secrète, l'évaluation environnementale. La Directive Européenne 2001/42/CE parle d'évaluation environnementale pour des plans ou des programmes sans en définir la liste (mais l'Europe pense plus à des programmes style élimination de certains déchets dangereux). L'état transpose cette directive par l'ordonnance 2004-489. Pour mettre en place l'épée de Damoclès, le gouvernement ajoute les PDIRM dans la liste des plans soumis à évaluation environnementale par décret n°2005-613 du 27 mai 2005 et l'inscrit dans les articles R122-17 à R122-24 du Code de l'Environnement. Le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable vient de sortir la Circulaire "Direction des études économiques et de l'évaluation environnementale" du 12 avril 2006 n°DEV D0650164C.

Si une évaluation environnementale est effectuée pour la création d'un PDIRM, cela veut dire qu'un véhicule ne peut circuler sur un chemin rural inscrit au PDIRM que si l'évaluation environnementale est satisfaisante. Or les chemins ruraux sont ouverts à la circulation publique par définition (art. L161.1 et L161.3 code rural & art. L161.1 code de la voirie routière). Donc la loi est modifiée et devient presque incohérente.

Pour la création d'une autoroute, il est normal de tester son incidence sur l'environnement pour autoriser sa construction. Mais on ne soumet pas à une étude sur l'environnement une autoroute qui existe depuis longtemps pour savoir si son utilisation va continuer.

L'évaluation environnementale des PDIRM remet en cause l'ouverture à la circulation publique par définition des chemins ruraux.

Il est effectué un suivi des incidences sur l'environnement. A une échéance choisie, une évaluation environnementale sera effectuée de nouveau. Si la réglementation se durcit au niveau environnemental, les PDIRM peuvent à cette échéance ne plus être autorisés .... Ainsi tomba l'épée de Damoclès.

Voici un résumé de la circulaire :

Circulaire Direction des études économiques et de l'évaluation environnementale du 12 avril 2006 n°DEV D0650164C Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable.

Objet : Evaluation de certains plans, schémas, programmes ayant une incidence notable sur l'environnement.

Références : Code de l'environnement R122-17 à R122-24 / art 10 du décret n°2005-613 du 27 mai 2005.

Evaluation environnementale :

- réalisation d'un rapport environnemental (identifier, décrire, évaluer incidences probables)
- réalisation de consultations : par le ministère de l'environnement ou DIREN, par le public
- information au public sur la décision prise
- suivi des incidences sur l'environnement (vérifier si les effets du plan sont conformes aux prévisions / possibilité de refaire une évaluation 5 ans après par exemple)

Rapport environnemental :

- présentation des objectifs du projet de plan (PDIRM)
- analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution (santé humaine, diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages)
- analyse exposant les effets notables probables de la mise en œuvre du projet de plan sur la santé humaine, la diversité biologique, ... voir liste plus haut.
- Exposé des motifs pour lesquels le projet de plan a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement.

Pour les zones Natura 2000, le contenu du rapport environnemental est remplacé par le dossier d'évaluation des incidences défini à l'article R414-21 du code de l'environnement (circulaire DNP/SDEN n° 2004-1 du 5 octobre 2004).

Pour les PDIRM, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement est le Préfet de département qui saisit la DIREN concernée, qui prépare l'avis en liaison avec les autres services de l'Etat compétents.

### **Conclusion :**

Les fédérations vont gérer toutes les activités de Sport de Nature et définir leurs règles de pratique.

Les lieux de pratique des sports de nature motorisés (à part les terrains référencés) seront les PDIRM avec votre participation financière. Ces lieux pourront disparaître à terme.

## **Position des fédérations sur le Plan Départemental des Itinéraires de Randonnée Motorisée (PDIRM)**

**Paru le : 27 avr. 2006**

source : [infosports.org](http://infosports.org) le 22 avril 2006

Le CNOSF a pris lors de son dernier CA une position relative à la publication de la circulaire OLIN sur l'utilisation des espaces naturels par les engins à moteurs.

Les fédérations (sport automobile, motocyclisme, randonnée pédestre, cyclisme, cyclotourisme, montagne et escalade, clubs alpins et montagne, 4x4) réunies au sein du conseil national des sports de nature sont à l'origine de cette position.

Les fédérations qui s'inquiètent des effets de la circulaire OLIN sur la pratique d'activités inscrites au calendrier des fédérations sportives motorisées, tiennent à rappeler qu'elles disposent de prérogatives spécifiques en matière d'organisation et d'encadrement des pratiques de nature et dans la nature.

Les fédérations sportives motorisées quant à elles rappellent qu'elles respectent strictement la réglementation en usage et ont adopté des codes de comportement qui incluent des dispositions relatives à la cohabitation dans les espaces naturels.

Toutes les fédérations souhaitent être associées aux pouvoirs publics et aux acteurs des espaces pour mettre en oeuvre des mesures qui permettent de garantir une pratique raisonnée des sports de nature compatible avec la préservation et l'amélioration de l'environnement naturel, et demande à être membres des CDESI.

Elles souhaitent et le CNOSF a validé cette position :

- que soit expérimentée la mise en place de plans départementaux des itinéraires motorisés PDIRM
- que soient lancées des actions d'information et de formation à destination des acheteurs et des vendeurs d'engins
- que soient établis sur la base de l'agenda 21 du sport français des codes de comportements à l'usage tant des pratiquants que des gestionnaires des espaces et des activités fédérés ou non.

## **Un groupe de travail sur les PDIRM**

**Paru le : 27 avr. 2006**

source : [infosports.org](http://infosports.org)

A l'initiative conjointe du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable et du Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative, un groupe de travail s'est réuni pour la première fois le 20 avril au sujet de la mise en oeuvre du Plan Départemental des Itinéraires de Randonnée Motorisée (PDIRM) en référence à l'article L 361-2 du code de l'environnement. Le constat partagé d'une augmentation de la fréquentation auto-organisée, essentiellement due à l'homologation des quads, et de la nécessité d'organiser cette fréquentation pour des questions relatives à la sécurité des pratiquants et autres usagers, au respect de l'environnement et des droits attachés à la propriété rend opportun le déploiement des PDIRM.

Ce groupe de travail a réuni les représentants des usagers (CNOSF, FFM, FF4\*4, FFRP, FFCT, représentants des utilisateurs de quad, CODEVER, ...), des gestionnaires d'espaces naturels et associations de préservation environnementale (France Nature Environnement, Mountain Wilderness, fédération des Parc naturels régionaux, ONCFS, ...), des représentants des propriétaires et exploitants (ONF, Fédération de propriétaires forestiers, syndicat de la propriété rurale, ... ) et des collectivités concernées : Assemblée des Départements de France et Association des Maires de France. Concernant les fédérations sportives motorisées et non motorisées, le travail de concertation préalable mené sous l'égide du CNOSF a permis de considérablement faire évoluer la compréhension et le partage des enjeux communs aux pratiques sportives.

L'ensemble des participants, hormis le CODEVER qui a quitté la réunion avant son terme en redoutant une volonté de restriction de la liberté de pratique des loisirs motorisés, s'est accordé sur l'intérêt d'expérimenter la mise en oeuvre des PDIRM dans des départements volontaires. Ce groupe de travail accompagnera la ou les départements expérimentaux pour la mise en oeuvre opérationnelle de leur PDIRM, afin notamment de recueillir l'expression des freins qu'ils identifient et les solutions pour y palier. L'objectif est à terme de pouvoir proposer aux départements des méthodes et outils éternnés et transférables pour mettre en oeuvre le PDIRM.