



Monsieur le Président de la Commission
d'enquête du projet de Charte révisée du
Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine
15 Avenue de la Loire
49730 Montsoreau

Envoi via le registre dématérialisé

**Objet : contribution à l'enquête
publique portant sur le projet de Charte
révisée du Parc naturel régional Loire-
Anjou-Touraine**

Sens, le 30 janvier 2024,

Mesdames, Messieurs les membres de la commission d'enquête,

Notre association représente des usagers de la nature de toute sorte : marcheurs, vététistes, quadeurs, cavaliers, motards, conducteurs de 4x4... Plusieurs centaines de nos adhérents résident sur le territoire du PNR Loire-Anjou-Touraine, ou à proximité (présentation détaillée jointe).

Depuis 1968 notre territoire a assisté à la naissance de 58 parcs naturels régionaux et 11 parcs nationaux.

Depuis plus de 20 ans, nos délégués et adhérents participent à l'élaboration ou au renouvellement de leurs chartes.

Au cours de nombreuses réunions aux quatre coins de la France, auxquelles s'additionnent de nombreuses contributions écrites, le CODEVER s'est forgé une solide expérience.

Notre association n'est pas opposée par principe aux parcs, à condition de ne pas transformer les Parcs Naturels Régionaux en territoires d'exception à l'instar des Parcs Nationaux.

Un PNR est un lieu où l'on cherche à développer la vie économique, agricole et touristique, mais toujours dans le cadre d'un projet de territoire cohérent avec un patrimoine naturel, culturel et humain qui présente des qualités singulières. C'est une logique d'aménagement des territoires ruraux et de développement local durable. Les besoins sociaux et économiques de tous les usagers et administrés doivent être pris en compte au même titre que la nécessaire protection de l'environnement.

Or, confrontés régulièrement aux avis de PNR en matière de sports de nature, nous constatons une tendance à une certaine dérive en ce sens de la part de nombre d'entre eux.

Nous rappelons qu'en France les manifestations touristiques ou sportives sont soumises à un régime d'autorisation ou de déclaration selon les cas, lequel prévoit notamment l'étude et la prise en compte de l'impact sur l'environnement. De ce fait, les refus d'autorisation sont rares.

Cela fait par exemple plus de 15 ans que les organisateurs produisent des évaluations d'incidence sur Natura 2000. Ce recul nous permet d'affirmer que l'impact des activités sportives, de loisirs comme de compétition, est faible voire négligeable sur le long terme, comparativement aux opérations menant à l'artificialisation des sols.

En ce qui concerne plus spécifiquement l'impact des loisirs motorisés sur l'environnement, celui-ci est en réalité tellement faible en regard de cette problématique artificialisation qu'il n'a même jamais été évoqué lors de la mise en place du programme Natura 2000, ni au cours du Grenelle de l'Environnement.

Pourtant, les préjugés ont la vie dure. Entre une étape du Tour de France et une course de motos (« enduro »), on sait très bien que l'organisateur du second événement aura bien plus de soucis à se faire, alors même que son impact sur l'environnement sera incommensurablement plus faible (nombre de spectateurs déplacés, volume de déchets générés, etc.)

On ressent également croître la tendance qui voudrait que les chemins soient majoritairement réservés aux usagers « doux ». On ne voit pourtant pas pourquoi un marcheur ne pourrait pas croiser un vététiste ou un cavalier, un randonneur à moto, en quad ou en 4x4, quand la largeur du chemin le permet. À notre connaissance, en dehors de quelques incivilités, cette cohabitation n'a jamais entraîné d'accident grave.

De plus, le passage de véhicules, motorisés ou non, participe à maintenir les chemins ouverts, car les chemins s'usent et disparaissent surtout quand on s'en sert peu... ou lorsqu'on les interdit. Les randonneurs motorisés participent activement à leur entretien, tout au long de l'année par leur pratique, et au cours des Journées des Chemins organisées par le Codever chaque année en France (www.journeesdeschemins.com, 30^e édition du 2 au 17 mars).

Enfin, il ne faut pas oublier que les véhicules à moteur, aujourd'hui thermiques, bientôt électriques, sont souvent les seuls permettant aux personnes à mobilité réduite d'accéder à la nature.

On rappellera donc que les sports de nature, comme tous les sports, et qu'ils soient motorisés ou non, doivent être développés sans discrimination ; que ce développement est d'intérêt général ; que l'Etat, les régions et les départements doivent veiller à assurer un égal accès aux pratiques sportives sur l'ensemble du territoire (article L.100-1 et L.100-2 du Code du Sport). La charte d'un PNR ne peut donc contenir de mesures qui viendraient contredire ces dispositions sans des motivations indiscutables.

C'est pourquoi nous appelons à limiter les restrictions d'accès ou de circulation au plus stricte nécessaire, à un partage des itinéraires aussi développé que possible, et à éviter les discriminations de principe.

Nous espérons donc que les instances dirigeantes du Parc s'attacheront à faire vivre le Parc Loire-Anjou-Touraine sans a priori ni préjugés, et à organiser, comme il est prévu, une concertation active et suivie de tous les usagers de la nature.

Voici à présent nos critiques et suggestions détaillées.

1. Quid de la concertation préalable ?

En premier lieu, nous ne comprenons pas comment, alors que nous comptons plusieurs centaines d'adhérents dans les deux départements concernés, nous découvrons par hasard cette révision de charte à 10 jours de la fin de l'enquête publique.

Nous avons immédiatement informé nos adhérents locaux, et tous ceux qui nous contactent nous disent : « je n'en ai pas entendu parler ! »

A la lecture des documents du projet, nous constatons que le sujet des sports de nature n'a semble-t-il pas été réellement abordé pendant la phase de préparation, alors que la mesure n°11 les vise.

Le bilan de la concertation en amont (juin 2019), les sports de nature ne sont pas évoqués dans les thématiques (pas même dans le groupe consacré à la nature), ni dans les enjeux transversaux. On y trouve aucune occurrence du mot « sport ».

Les fédérations sportives n'ont d'ailleurs pas été sollicitées, si l'on en croit le document. Contactée, la Fédération Française de Motocyclisme nous a confirmé ne pas avoir été associée aux réflexions, alors même que des disciplines comme l'enduro, le trial, la randonnée motorisée seront impactées.

2. La Mesure n°11- Généralités

Conformément à l'objet statutaire du Codever, nous nous sommes intéressés à la mesure 11, intitulée « Maîtriser les pratiques récréatives dans les milieux naturels ».

On s'étonne tout d'abord du choix de cette terminologie, alors que le Code du sport consacre l'appellation « sports de nature » depuis le 8 juillet 2000 :

« 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. » (Article L.311-1 du Code du sport).

Ensuite, ce titre nous paraît fort mal choisi. Le contenu de la mesure concerne en effet à plus de 75% les activités récréatives motorisées.

La Fédération des Parcs naturels régionaux de France ne s'y trompe d'ailleurs pas, puisqu'à ses yeux « La mesure 11 concerne l'encadrement des activités motorisées au sein des espaces naturels et l'encadrement de la circulation des véhicules terrestres à moteur. » (Avis du 12/10/2022). Sans un mot pour les autres activités récréatives. Vous avez dit tropisme ?

En outre, alors même que seulement 17 communes sur 133 ont jugé nécessaire de réglementer la circulation des véhicules à moteur jusqu'ici, et que le projet de charte évoque simplement « une pratique diffuse des loisirs motorisés », le traitement des activités récréatives motorisées fait l'objet de sévères objectifs de restriction formulés dans un document annexe spécifique de 30 pages, le DOCO n°5, sur lequel nous reviendrons. Les autres activités se contenteront du contenu de la mesure 11, si l'on ose dire.

3. La Mesure n°11 - Critiques et suggestions

Page 60 :

« Coconstruire un cadre acceptable pour les pratiques dans les espaces naturels en cohérence avec les Plans départementaux des espaces sites et itinéraires (PDESI) et des Plans départementaux des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR) »

Sans oublier bien sûr que la loi prévoit également un « Plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée (PDIRM), établi « dans les mêmes conditions » que le PDIPR (Art. L361-2 du Code Env.). Il convient donc de le mentionner, même s'il n'existe pas dans les faits.

Page 61 :

« Connaître »

« inventorier les zones sensibles »

Il nous semblait que cela avait déjà été fait, au vu du DOCO n°1 et de l'important travail réalisé sur la trame verte et bleue.

« assurer une veille juridique »

Pour information, le Pôle ressources national sports de nature le fait déjà, et il le fait plutôt bien.

Nous demandons d'ajouter deux items :

- « Inventorier et connaître les sports de nature pratiqués sur le territoire du PNR ainsi que leurs acteurs (fédérations, associations, professionnels...) ». C'est une nécessité car la phase de concertation n'a pas concerné les acteurs de ces sports.
- « Recenser, conserver et restaurer les chemins ruraux qui peuvent disparaître par manque d'usage mais aussi parfois par « accaparement ». Les chemins ruraux sont en effet des voies de communication indispensables à l'exercice et au développement de la randonnée, motorisée ou non, et pour accéder à de nombreux sites touristiques ou sportifs de nature.

« Partager »

« Réglementer la circulation des véhicules terrestres motorisés dans les espaces naturels ».

Sans vouloir jouer sur les mots, nous devons rappeler que la circulation motorisée dans les espaces naturels est déjà réglementée par le Code de l'environnement ainsi que par le Code Forestier. Il s'agit donc plutôt de restreindre encore plus cette circulation par des réglementations locales.

Par expérience, nous savons que par « réglementation » il faut comprendre « interdiction », notamment dans les PNR. Dans ce cas, nous ne voyons pas de cohérence entre « Partager » et « Réglementer ». Interdire ce n'est pas partager, c'est exclure.

Nous demandons donc la modification de cet intitulé : remplacer « Partager » par « Agir »

Nous demandons également de remplacer « Réglementer » par « Encadrer », comme pour les pratiques de loisirs aériens (colonne de droite). On ne voit pas ce qui justifie cette différence de vocabulaire.

« Prévoir systématiquement des phases de concertation et de sensibilisation ».

D'où l'importance de l'inventaire demandé plus haut. Nous sommes volontaires, avec nos adhérents locaux.

« — Concevoir et diffuser une synthèse de la législation et réglementation en vigueur explicitant les démarches à entreprendre. »

C'est là normalement le rôle des services de l'Etat, et il existe déjà des notices explicatives pour les déclarations et demandes d'autorisation.

Toutefois, si cette action devait être menée, nous demandons à participer à l'élaboration du document. Nous conseillons en effet des dizaines d'organisation chaque année.

« Créer une commission de travail interdépartementale sur les pratiques de loisirs et tourisme dans les espaces naturels »

C'est une action intéressante, qui soulève toutefois deux questions :

Qui siègera dans cette commission ? Nous sommes volontaires.

Le risque de redondance a-t-il été étudié ? D'après l'Observatoire des sports de nature, les départements du Maine et Loire et de l'Indre et Loire se sont en effet dotés d'une Commission Départementale des Espaces, Sites et Itinéraires (CDESI) dont les missions recouvrent en bonne partie celles qui sont définies ici.

Page 63 :

INDICATEURS D'ÉVALUATION DES MESURES ET/OU DE SUIVI DU TERRITOIRE

	Année de réf.	État initial	Valeur cible mi-parcours 2030	Valeurs cible 2039 bilan final 2036	Périodicité du suivi
Nombre d'arrêtés municipaux	2021	19 arrêtés municipaux	128 arrêtés municipaux	172 arrêtés municipaux	Mi-parcours Fin de charte
Nombre d'actions de sensibilisation	2021	9 actions de sensibilisation	14 actions de sensibilisation	20 actions de sensibilisation	Tous les ans
Nombre de prestataires activités de pleine nature bénéficiaires de la marque « Valeurs Parc naturel régional »	2021	11 prestataires marqués	17 prestataires marqués	24 prestataires marqués	Tous les ans

L'indicateur « nombre d'arrêtés municipaux » revient à considérer que les arrêtés municipaux - lesquels édictent, par nature, des restrictions d'accès ou de circulation – sont des mesures incontournables pour protéger les espaces à enjeux.

Les maires sont ainsi incités à faire du chiffre, selon une formule que l'on peut résumer ainsi : « une zone à enjeux égal un arrêté municipal d'interdiction d'accès (au moins) » (cas général).

Lorsque la mesure vise les VTM, la formule serait plutôt : « une zone à enjeux égal un arrêté municipal d'interdiction de circuler sur routes ou sur les chemins ruraux ». Quoi interdire sinon, puisque le hors-piste est déjà interdit par la loi ?

En réalité, le nombre d'arrêtés n'est pas un indicateur de réussite. C'est un simple comptage des moyens mis en place, facile à faire et vendeur en termes de communication. Pour faire un parallèle avec la sécurité routière, cela reviendrait à compter le nombre de nouveaux radars sur une route, plutôt que compter le nombre de victimes d'accidents. En résumé, on interdit pour interdire, sans se préoccuper de savoir si c'est efficace pour la pérennité du site à enjeux.

Un exemple : en Alsace, les pouvoirs publics ont interdit depuis plus de 20 ans la circulation motorisée sur la quasi-totalité des chemins ruraux sillonnant un vaste territoire accueillant l'habitat du Grand Hamster. La population de cette espèce n'a pourtant pas cessé de décroître, sans que personne ne remette en question l'utilité de la mesure (voir www.hamster-alsace.fr).

Les interdictions doivent pourtant rester l'exception, puisque la liberté d'aller et venir est une liberté publique essentielle, d'essence constitutionnelle.

Chaque espace à enjeu identifié doit par conséquent faire l'objet d'une réflexion pour déterminer les objectifs à atteindre puis les mesures adéquates permettant d'y parvenir. Les arrêtés municipaux ne sont que l'un des outils pouvant concourir au résultat, parmi d'autres.

Prenons pour exemple un espace identifié comme comportant des cavités à chauve-souris. L'objectif pourrait être : enrayer la baisse de population de chauve-souris.

L'indicateur serait alors : l'évolution du nombre de chauve-souris.

La mesure pourrait être : limiter la pénétration humaine dans les cavités à certaines périodes ou limiter le réchauffement de la caverne en replantant des arbres à l'entrée.

Dans cet exemple, interdire la circulation sur un chemin rural traversant la zone ne se justifie pas, puisque l'activité n'a aucun impact sur la vie des chauves-souris dans les cavités.

Dans tous les cas, une analyse multi-causale devrait être faite pour chaque enjeu identifié, afin de parvenir aux mesures les plus adaptées et surtout à des mesures strictement nécessaires. Or, si le travail présenté donne l'impression qu'une telle analyse a été faite, il n'en est rien. On a seulement attribué des points en fonction de critères généralistes, comme par exemple l'existence d'un site Natura 2000 ou d'activités récréatives.

A propos de Natura 2000, on soulignera d'ailleurs que les mesures de prévention ou de protection prises « ne conduisent pas à interdire les activités humaines dès lors qu'elles n'ont pas d'effets significatifs sur le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable de ces habitats naturels et de ces espèces » (article L.414-4 du Code de l'environnement). Il n'y a aucun automatisme ni systématisme. Alors qu'ici ce sera le cas, du simple fait d'un score.

En réalité, des mesures alternatives aux interdictions de circuler peuvent se révéler tout aussi efficaces, sinon plus : panneaux pédagogiques, sensibilisation des organisateurs de randonnée, création de passerelles d'évitement des passages à gué, creusement de mares, etc. C'est d'ailleurs là une très bonne opportunité de faire connaître le patrimoine naturel aux usagers et de les inviter à participer à la protection de celui-ci.

Nous demandons donc la modification de cet indicateur et nous proposons la formulation généraliste suivante :

« Nombre de communes ayant mis en oeuvre des mesures visant à protéger les espaces à enjeux identifiés »

Intéressons-nous pour finir à l'objectif chiffré assigné à cet indicateur.

Le tableau de la page 63 nous indique que le nombre d'arrêtés municipaux doit passer de 19 (en 2021) à 128 en 2023 (soit +109) et 172 en 2036 (soit +153).

La carte n°4 (DOCO n°5) annonce 77 arrêtés anti-VTM à prendre dans les 5 ans, et 8 à prendre dans les 10 ans, soit 85 arrêtés s'ajoutant aux 17 existants en 2022. Total : 102 arrêtés visant les VTM.

172 – 102 = 70 arrêtés. On s'interroge donc :

- Doit-on déduire que ce sont les sports de nature non motorisés qui seront visés par ces 70 arrêtés municipaux ? Sans que l'on sache où, ni pourquoi ? Et surtout, alors même que la Mesure 11 ne prévoit pas de réglementer la pratique des sports de nature non motorisés.
- Ou doit-on imaginer qu'en réalité les 172 arrêtés ne viseront que les VTM ? Soit un objectif qui dépasse largement le besoin exprimé par le « Tableau de sensibilité » !

Pourrions-nous obtenir des explications ?

4. Le DOCO n°5 - Critiques et suggestions

Le document s'appuie sur l'inventaire des « réservoirs de biodiversité » (DOCO n°1).

La « sensibilité » n'a été évaluée que pour les véhicules à moteur, alors même que toutes les activités humaines peuvent avoir des impacts négatifs ou positifs.

Le système de notation aboutit à une sur-notation des sites déjà protégés par un zonage réglementaire.

Les critères peuvent aboutir à obliger les maires à prendre des arrêtés réglementant la circulation motorisée alors même que celle-ci n'existe pas, a priori, sur le site.

Exemples : RBP n°1 (Grèves à sternes), RBP n°4 (Etang d'Assay)...

Il est important de rappeler que l'existence d'un réservoir de biodiversité n'est pas un motif qui se suffit à lui-même pour motiver un arrêté. Il faudra démontrer que la circulation des VTM a un impact significatif sur les espèces présentes, comme c'est par exemple le cas dans le cadre de Natura 2000.

Page 9 :

3. Présence d'au moins un zonage au titre des « paysages emblématiques » sur tout ou partie du site

Le passage des véhicules terrestres motorisés sur des sites naturels constitue une dégradation localisée pouvant, au terme de plusieurs années ou saisons, générer des effets irréversibles (exemple : dégradation du système racinaire des arbres ou disparition de stations très localisées d'espèces végétales emblématiques).

De telles pratiques intensives peuvent également faire évoluer un paysage reconnu pour sa qualité et changer localement le faciès et la valeur d'un site. Ils sont appréciés pour offrir une image d'équilibre entre la dynamique naturelle et une exploitation économique respectueuse des ressources naturelles.

Ceci n'est vrai que pour la circulation hors-piste. La circulation des VTM sur les routes et chemins ouverts à la circulation publique n'a absolument aucun impact sur les paysages.

Or, la circulation hors-piste est déjà interdite par la loi, depuis 1991. Un arrêté municipal n'a donc aucun intérêt dans ce cas de figure. Il faut prévoir des mesures alternatives, comme un renforcement du contrôle du hors-piste.

Page 10 :

4. Présence d'autres activités de loisirs sur l'espace naturel, ponctuellement ou à l'année	
	Au moins une activité de VTM ou au moins trois activités récréatives recensées
	Valeur attribuée : 3 points
	Au moins deux activités récréatives recensées (randonnée pédestre, vtt, équestre / sorties accompagnées / chasse...)
	Valeur attribuée : 2 points
	Au moins une activité récréative recensée (randonnée pédestre, vtt, équestre / sorties accompagnées / chasse...)
	Valeur attribuée : 1 point

Si nous comprenons bien le critère présenté ici, il s'agit ici de noter la « compatibilité » entre les activités motorisées et non motorisées.

En clair, si la circulation motorisée coexiste avec des activités non-motorisées, elle obtient des points qui viennent alourdir le score global du RB.

Selon l'article L362-1 du Code de l'Environnement, la charte ne peut pas prévoir un tel dispositif :

« (...) les chartes de parc naturel régional définissent des orientations ou prévoient des mesures relatives à la circulation des véhicules à moteur visant à protéger les espaces à enjeux identifiés sur les documents graphiques des chartes de parc national et sur les plans des chartes de parc naturel régional, **pour des motifs de préservation des paysages et du patrimoine naturel et culturel.** »

Les conflits d'usage potentiels n'ont rien à voir avec la préservation des paysages ou celle du patrimoine naturel ou culturel.

Nous en profitons pour rappeler que les « activités récréatives motorisées » sont selon le Code du Sport des sports de nature, au même titre que la marche, le VTT, etc. Ils ne doivent donc pas être traités de manière discriminatoire.

Page 11 :

 Présence d'habitats naturels d'intérêt patrimonial et / ou d'une flore patrimoniale
 Risque de détérioration / destruction d'habitats naturels d'intérêt patrimonial et / ou d'une flore patrimoniale
<p>Le passage de véhicules terrestres motorisés sur des habitats d'intérêt patrimonial ou sur des stations de flore patrimoniale constitue nécessairement une dégradation par écrasement, voire une destruction par arrachage ou enfouissement. Une perte de biodiversité locale est à craindre du fait de cette circulation.</p> <p>Ces dégradations peuvent être temporaires (perturbations légères ou à une période moins sensible) ou permanentes dans le pire des cas, pour des habitats à faible résilience.</p>
 Valeur attribuée : 3 points

Les haies bordant les chemins accueillent des oiseaux nicheurs et plus de faune sauvage en règle générale. Les lisières sont des lieux riches en biodiversité (car plus d'habitats différents, donc plus d'espèces). Le chemin rural qui traverse un champ ou un bois est globalement un lieu avec plus de biodiversité. Mais c'est d'abord une voie de communication des hommes et des espèces animales. Pour reprendre les termes trame verte et bleue : les chemins ruraux forment des corridors écologiques reliant les réservoirs de biodiversité.

Il faut par conséquent conserver leur nature et leur « revêtement naturel ». Et il faut conserver leurs usages puisque ce sont bien leurs usages qui les façonnent. C'est un cercle vertueux : chemin / usage et entretien / biodiversité / chemin... comme il en existe pour les prairies : agriculture ou élevage/fauche ou pâturage/ maintien de la biodiversité propre aux pâtures (qui sinon évoluent en friches puis en boisement, avec une perte de biodiversité à la clé.)

On soulignera au passage que la circulation des VTM ralentit voire empêche naturellement l'embroussaillage des chemins. Sans celle-ci, il faut augmenter la fréquence du débroussaillage par des engins, ce qui engendre une augmentation des coûts.

Alors n'ayons pas peur de défendre un postulat :

Les chemins ruraux sont des voies de circulation, créés, façonnés et entretenus par l'homme. Ils peuvent traverser des espaces naturels, mais ils doivent conserver leur statut de voie de communication avant tout.

Sur la base de ce postulat, les points de ce critère ne doivent être attribués qu'aux activités hors-piste (motorisées ou non, d'ailleurs). Or, la circulation motorisée hors-piste est déjà interdite par la loi, depuis 1991. Un arrêté municipal n'a donc aucun intérêt dans ce cas de figure.

Page 11 :

 Présence d'espèces animales patrimoniales
 Risque de dérangement /effarouchement d'espèces animales patrimoniales Risque de destruction d'espèces patrimoniales
<p>Les nuisances (bruit, odeurs, vitesse) induites par la circulation des véhicules terrestres motorisés génèrent de forts dérangements pour les espèces animales, avec des effets potentiellement irréversibles : de la perturbation de la reproduction jusqu'à la destruction des nichées, ce sont des conséquences notables qui sont parfois observées sur les sites naturels où le dérangement est notoire. Un site faisant régulièrement l'objet d'une fréquentation avec nuisances peut également voir des espèces délaisser définitivement des habitats pourtant favorables et induire des modifications de comportement des espèces animales, certaines étant parfois extrêmement sensibles aux dérangements.</p> <p>Ces dérangements sont susceptibles de conduire à une diminution des effectifs qui soit telle qu'elle remette en cause le bon état de la population au niveau local, ou de manière significative sa répartition spatiale au sein du territoire.</p>

Il n'existe à notre connaissance aucune étude venant démontrer ces affirmations pour les activités de sports de nature motorisés se déroulant sur des routes et chemins. Nous ne connaissons que des études mettant en évidence le dérangement des espèces par la circulation automobile sur des routes à forte circulation traversant des espaces naturels.

On souligne en outre que la notion de dérangement n'est pas clairement définie. Il paraît toutefois évident que l'irruption intempestive d'un être humain (promeneur, chasseur, photographe...) ou d'un véhicule (moto mais aussi tracteur, engin de coupe...) ou encore la survenue d'un bruit de niveau sonore élevé (tronçonneuse, coup de fusil...) à proximité d'un habitat (comme un nid, par exemple) est une source de dérangement.

Toutefois, on doit insister sur le fait que les espèces sensibles au dérangement n'ont pas pour habitude d'installer leurs nids sur les chemins ni à leurs abords immédiats (exemple : les rapaces).

Ce sont donc bien les activités hors des voies de circulation qui posent réellement problème, et ce, qu'elles soient motorisées ou non.

Bien entendu, la circulation motorisée hors-piste sera elle aussi dommageable. C'est bien la raison pour laquelle le législateur a interdit cette pratique depuis 1991. Un arrêté du Maire ne peut rien apporter de plus sur ce point.

A ce stade, il faut signaler que les véhicules à moteur circulant sur les chemins ruraux sont nécessairement des véhicules réceptionnés et immatriculés, comme les véhicules de tourisme utilisés au quotidien. A ce titre, ils respectent des normes en matière d'émissions polluantes et sonores.

Les véhicules de type « motocross » ou « quad cross », non réceptionnés, présentent en revanche un niveau sonore bien plus élevé. Leur usage est limité aux circuits aménagés et autorisés. Les pouvoirs publics doivent veiller, par des opérations régulières de contrôle, que ces engins ne circulent ni sur les routes ni sur les chemins ruraux, et encore moins en hors-piste.

La question du bruit

Lorsqu'on parle de dérangement, il est aussi question du bruit.

Un rapport d'étude du CEREMA intitulé « Bruit routier et faune sauvage » de juillet 2015 ([lien](#)) montre que le dérangement de la faune par le bruit des véhicules n'a été étudié que pour des routes à forte circulation (25 000 véh/jour).

On peut cependant y trouver quelques informations intéressantes.

Page 8 : « les caractéristiques de l'oreille humaine ne sont pas une référence valide, s'agissant de la perception acoustique d'une autre espèce. »

Le dérangement de l'être humain par le bruit ne sera donc pas le même que celui d'un oiseau, et il convient de se garder de tout raisonnement anthropomorphique.

Page 11 : « A mesure que l'on s'éloigne d'une source de bruit, le niveau sonore du a cette source décroît, toutes choses égales par ailleurs. Lorsque cette source est un flot continu de véhicules sur une infrastructure linéaire, la décroissance est de 3 dB par doublement de la distance a la source.

Dans le cas d'une route à faible trafic où les véhicules sont isolés, ou bien d'un animal qui émet un signal acoustique, la décroissance est de 6 dB par doublement de distance. »

Ce deuxième cas correspond à la circulation sur les chemins ruraux : (très) faible trafic (on peut dire sporadique), véhicules isolés ou en tout petits groupes.

A la suite de cet extrait, il est précisé : « A côté de ce phénomène, dit de divergence géométrique, les interactions des ondes sonores avec les obstacles peuvent causer des atténuations ou des amplifications. »

En d'autres termes, le bruit généré par les véhicules est atténué encore plus rapidement en forêt, du fait de la présence d'arbres ou de reliefs.

Pour finir sur la question du bruit, il est important de souligner que de nombreux sites Natura 2000 sont situés dans des environnements bruyants sans que cela nuise particulièrement à leur conservation. C'est même parfois le contraire.

Deux exemples parmi d'autres :

- Sites NATURA 2000 « Etang de Mauguio » ZSC FR 9101408 - ZPS FR 9112017 : Sites situés au bout des pistes de l'aéroport international de Montpellier.
- Site FR9301617 - MONTAGNE DE MALAY

Montagne située dans le camp militaire de Canjuers, présentant des milieux ouverts et semi-ouverts en crête. Lire à ce sujet l'article étonnant de Var Matin du 29 mai 2006, ci-après.

qui repeuplent le Var

Canjuers : le camp militaire est devenu le paradis de la faune et de la flore

Les obus peuvent bien pleuvoir, la vie continue. Et plutôt bien d'ailleurs... Car toutes les études le prouvent : les oiseaux et, au-delà, l'ensemble de la faune et de la flore sauvage, s'accrochent parfaitement de l'environnement tourmenté d'un champ de tir comme celui du camp de Canjuers. Les 35000 ha de la structure militaire, préservés de toute intrusion, sont ainsi devenus un havre de paix pour bon nombre d'es-

pèces, des insectes aux grands ongulés (sangliers bien sûr, mais aussi chevreuils, biches, cerfs, chamois...) en passant par les reptiles et même quelques prédateurs (*lire par ailleurs*). L'oiseau y reste roi, avec près de 104 espèces nicheuses recensées.

Récemment, les militaires organisaient une visite avec les spécialistes de l'environnement au sein du camp, un représentant de l'Office national des forêts ainsi que Phi-

lippe et Yvette Orsini. Le couple de scientifiques observe avec délectation et depuis de nombreuses années la population du plateau haut-varois.

« Je m'intéresse à Canjuers depuis les années 1970, notamment au secteur du Grand Plan, une zone plate de dix kilomètres sur quatre où sont tirés les obus. Je pensais y découvrir un paysage lunaire. Ce n'est pas le cas. En fait, l'altitude favorise la faune et la flore de Méditerranée et de montagne, qui s'avère ici d'une rare richesse », explique Philippe Orsini.

Richesse ornithologique

Les animaux trouvent ici nourriture et conditions de reproduction idéales. Sans s'effrayer outre mesure : « Les oiseaux notamment, sentent si on veut leur faire du mal ou pas. Il suffit de voir le nombre de volatiles sur les aérodromes mais aussi leur absence dès qu'on empoigne un fusil... Dans ce cas, ils s'habituent très vite aux canons et comprennent que les tirs ne leur sont



pas destinés ». Longue vue et appareils photos en main, jumelles en bandoulière, les observateurs ont pu traquer et recenser une multitude d'oiseaux au cours de leur visite. Parmi eux, le circaète Jean-Le-Blanc, l'épervier d'Europe, le milan noir, le tétra lyre, l'outarde canepetière, la huppe pié-grièche, le faucon crécerelle et une « explosion » de perdreaux rouges. Sans parler des aigles. Cinq couples nichent alentour sans que l'on soit encore sûr que l'un ait posé définitivement ses valises sur le site.

Personne ne pourra jamais refermer totalement les cicatrices de ceux qui ont dû quitter leur hameau ou leur ferme avec l'ouverture du camp de Canjuers. Aujourd'hui, leur seule consolation est peut-être de se dire qu'aucune entreprise ou construction ne peut s'installer dans ce périmètre qu'ils chérissaient et, de ce fait, que c'est la nature qui en a profité.

ERIC DELUARD



Philippe Orsini (au centre) travaille en étroite collaboration avec l'armée et les spécialistes environnementaux au sein du site. (Ph. Carola Czernacki)

On peine donc à comprendre en quoi le passage de quelques motos, quads ou 4x4 chaque week-end sur les chemins ruraux engendrerait pour les espèces animales un dérangement tel qu'il faille interdire la circulation motorisée de façon permanente de façon systématique.

A l'aune de nos explications, la présence d'espèces animales patrimoniales utilisée comme un critère généraliste nous semble inadapté.

La circulation des véhicules terrestres motorisés, en particulier lors d'épisodes pluvieux ou simplement du fait de la vitesse, induit la création d'ornières sur les chemins déjà tracés et hors-pistes. Remplies d'eau de pluie, ces ornières constituent dès la fin de l'hiver des habitats de reproduction pour un certain nombre d'amphibiens, qui de fait risquent l'écrasement au prochain passage de véhicules.



Valeur attribuée : 3 points

Nous sommes à la fois heureux et consternés de lire ce passage.

Heureux car il souligne que la circulation des VTM crée des habitats favorables à certaines espèces.

Consternés car aux yeux des rédacteurs du projet de charte cet avantage doit se transformer en inconvénient si élevé qu'il faudrait interdire la circulation des VTM...

Il faut quand même rappeler que ce sont les mares qui constituent l'habitat naturel de ces amphibiens. S'ils élisent domicile dans des ornières, c'est surtout faute de mares disponibles.

On devrait donc se réjouir que la circulation motorisée permette de créer des habitats propices à la sauvegarde de ces espèces. Car il est évident que le bilan global est positif : la circulation des VTM dans les ornières qu'ils ont créées ne peut pas détruire 100% des amphibiens qui y

sont nés grâce à cette circulation. Sinon, on ne les aurait jamais détectés ! A tout le moins, aucune étude ne l'a démontré, à notre connaissance.

Notons au passage que ces écrasements peuvent également être imputés aux engins agricoles ou forestiers, aux VTT...

Une ornière reste cependant un pis-aller. Nous demandons donc à ce que le PNR agisse pour la création de mares à proximité des chemins où on aura repéré ces amphibiens. Il y a fort à parier que ces derniers préféreront une mare à une ornière. Leur colonisation sera rapide. Le coût de réalisation est faible et des financements existent, notamment avec Natura 2000 et les ENS. Une telle mesure sera bien plus bénéfique aux populations d'amphibiens que des interdictions de circulation.

Nous préconisons en sus une sensibilisation des utilisateurs des chemins à cette question.

Page 12 :



Zones humides sensibles



Risque d'altération de la fonctionnalité d'une zone humide

Au même titre que pour les habitats et la flore d'intérêt patrimonial, le passage de véhicules terrestres motorisés au sein ou à proximité immédiate de secteurs reconnus en tant que « zone humide » est susceptible de générer une altération de la fonctionnalité de cette dernière : destruction de la flore caractéristique, érosion du sol, pollution des eaux...

On peut tout à fait admettre que la circulation des VTM à l'intérieur d'une zone humide est dommageable à celle-ci (la circulation des tracteurs, des piétons, des VTT l'est tout autant). D'ailleurs, c'est une pratique interdite (hors-piste).

En revanche, on ne voit pas en quoi le passage à proximité « est susceptible de générer une altération de la fonctionnalité de cette dernière ».

Et d'abord, de quelles fonctionnalités parle-t-on ici ? Hydrologique ? Physique ? biogéochimique ? Qui peut croire que le passage sporadique de quelques véhicules sur un chemin rural va couper l'alimentation en eau d'une tourbière, par exemple ? Rappelons que le drainage est la principale cause de la disparition des tourbières.

Aux abords des cours et plans d'eau, le passage des véhicules terrestres motorisés est susceptible de conduire à une dégradation de la qualité des eaux. Cela est particulièrement vrai en cas de traversée à gué de petits cours d'eau, boires ou fossés (pratique interdite par la réglementation en vigueur), interdit par la réglementation. De manière plus générale, en plus des phénomènes d'érosion entraînant les sédiments, les éventuels écoulements d'hydrocarbures, les émissions polluantes en provenance des véhicules (notamment les émissions de particules fines) ou encore le déplacement de poussières peuvent localement perturber la qualité du milieu.

S'il est vrai que la loi interdit de nuire aux cours d'eau et aux zones humides, on doit souligner qu'aucune réglementation ne vient interdire l'emprunt des passages à gués aménagés sur les voies de circulation en usage « normal » (sinon, merci de nous donner les références des textes en vigueur). Il subsiste encore d'ailleurs des passages à gués sur des routes.

La phrase « pratique interdite par la réglementation en vigueur » doit donc être retirée.

Quant aux randonnées soumises à déclaration ou aux épreuves sportives soumises à autorisation, il y a longtemps que leurs participants ne traversent plus les cours d'eau autrement que sur des ponts existants ou sur des passerelles temporaires construites pour l'occasion.

Il faut souligner au passage que les véhicules d'aujourd'hui ne perdent plus d'huile ou de carburant comme cela pouvait être le cas par le passé.

Enfin, nous voudrions rappeler que l'eau circulant dans le réseau des fossés courant le long des routes (hormis les autoroutes et certains ouvrages) se jette in fine dans les rivières. La quantité de polluants qui s'y déverse à chaque épisode pluvieux est incommensurablement plus élevée que celle qui pourrait être attribuée aux véhicules qui circulent sporadiquement sur les chemins. Pourtant, sauf erreur de notre part, la charte n'en parle pas.

Nous demandons par conséquent la réécriture de cette disposition, qui ne doit évoquer que les dommages causés par la circulation hors des routes et chemins.

Pages 12 et 13 :

<p> Présence d'espèces végétales invasives</p> <p> Risque d'introduction / diffusion d'espèces végétales invasives</p> <p>En transportant sous leurs roues des graines d'espèces végétales ou des bactéries, les véhicules terrestres motorisés sont susceptibles d'importer sur des sites naturels préservés des espèces végétales invasives pouvant engendrer une perte de biodiversité locale ou des déséquilibres écologiques qui soient de nature à remettre en cause la répartition de certains habitats naturels, abritant parfois une flore singulière.</p> <p>Les importantes capacités de production de biomasse, de colonisation d'une large gamme de biotopes et de compétition de certaines espèces invasives, peuvent être cause d'impacts négatifs d'intensité variables dans de nombreuses situations. Ces impacts peuvent concerner à la fois les communautés végétales et animales des milieux colonisés, mais également avoir des répercussions sur les usages humains (pêche, cultures...).</p> <p>Ces contaminations peuvent, selon les espèces invasives concernés être irréversibles (exemple : Crassule de Helms).</p>	 <p>Si des possibilités de régulation, voire d'éradication locale, existent dans des sites de faibles dimensions, ou dans des cas de détection très précoce, cela ne semble plus du tout être le cas dans des milieux ouverts, connectés à d'autres.</p> <p>Il est dans ce cas, extrêmement difficile, voire impossible d'éradiquer la Crassule de Helms dans ces milieux</p> <p><small>(source : Fiche descriptive Crassule de Helms, CBNB – PDL, Fabien DORTEL – CBNB et Alain DUTARTRE (hydrobiologiste indépendant – GT IBMA, 2008).</small></p> <p>Le passage de ces mêmes véhicules peut également amplifier un phénomène déjà présent sur un site naturel, en participant <i>in situ</i> à la diffusion des graines.</p> <p> Valeur attribuée : 2 points</p> <p>Certains critères ne sont pas spécifiquement mentionnés dans le cadre du « Document complémentaire Réservoirs de biodiversité », mais apparaissent toutefois comme des sensibilités non négligeables au sein des espaces naturels en cas d'une fréquentation par les véhicules terrestres motorisés. L'attribution d'une note concernant les critères suivants est ainsi réalisée sur la base des sensibilités évoquées dans ces fiches, ou de données externes (par exemple arrêté préfectoral concernant le risque feu de forêt).</p>
---	--

Oui, les véhicules à moteur peuvent transporter sous leurs roues des graines d'espèces végétales invasives. Mais ils sont encore les seuls à être montrés du doigt, alors qu'ils sont loin d'en être les seuls vecteurs.

Piétons, vélos, cavaliers, chasseurs et leurs chiens, pêcheurs, engins agricoles et forestiers, animaux domestiques ou d'élevage... toute chose en mouvement est vecteur de dissémination.

Et pourtant, ce critère ne servira qu'à alimenter le score qui détermine s'il faut interdire la circulation motorisée.

La ficelle est un peu grosse, mais plus c'est gros, plus ça passe. D'ailleurs, les rédacteurs ont choisi d'illustrer ce passage non par la photo d'un pneu, mais par celle d'une semelle de botte !

Si le Parc veut lutter efficacement contre les espèces invasives, alors il va falloir envisager de mettre un coup d'arrêt à la circulation générale et surtout au tourisme, puisque ces espèces invasives, par définition, viennent de loin.

Nous demandons par conséquent la suppression de ce critère.

Page 14 :

6. Attribution du degré de sensibilité globale et conclusion

Le total des notes par critère permet d'obtenir une estimation du degré de sensibilité globale du site analysé. Trois paliers sont par la suite définis et permettent de statuer sur la réglementation à envisager :

- à partir de 19 points : il est nécessaire d'envisager la prise d'un arrêté municipal pour interdire l'accès au site par les véhicules terrestres motorisés. Les sites entrant dans cette catégorie cumulent en effet de nombreux critères de sensibilité et/ou zonages illustrant la patrimonialité des lieux, et sont souvent concernés par une activité VTM identifiée ;
- entre 18 points et 15 points : il est nécessaire de réglementer ou de formaliser une interdiction temporaire de fréquentation par les véhicules terrestres motorisés, via un arrêté municipal. Les sites entrant dans cette catégorie cumulent des critères de sensibilité forts et/ou zonages illustrant la patrimonialité des lieux, et sont souvent concernés par une activité récréative ;
- moins de 15 points : aucune intervention n'est à envisager dans l'immédiat. Les sites entrant dans cette catégorie présentent des sensibilités avérées, mais qui restent toutefois plus modérées à l'échelle du territoire du Parc.

Comment ces seuils ont-ils été déterminés ? Pourquoi 19 et pas 20 ou 18 ?

Pourquoi à partir de 19 points l'interdiction serait forcément permanente ?

Rappelons qu'une mesure de police doit être motivée, que la mesure choisie doit être strictement nécessaire et que les restrictions apportées doivent être proportionnées au risque. On ne peut pas motiver un arrêté par un score.

D'autre part, on dénombre 23 RB avec un score > 19 et 27 avec un score compris en 15 et 18, soit 50 en tout.

50 sites mais un objectif affiché de 172 arrêtés municipaux. Cherchez l'erreur ?

Sur ces 50 sites, les maires seront pieds et poings liés : ils devront impérativement prendre un arrêté réglementant (interdisant) la circulation motorisée (voir page 29 du projet de charte). Et ce, même si on découvre, à l'examen (la fameuse « concertation »), que ce n'est en réalité pas nécessaire.

Et si d'aventure un maire déciderait de ne pas donner suite, tout est prévu : le Préfet se substituera...

Nous ne pouvons que dénoncer cette méthode, qui n'a en fait été élaborée que pour permettre d'éradiquer les sports de nature motorisés. Nous sommes confrontés ici à une position dogmatique et non scientifique.

Pages 15 et 16 :

5. Les paysages et la fréquentation par les véhicules terrestres motorisés

Le territoire du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine présente de multiples facettes paysagères : 15 unités paysagères ont été identifiées, avec des caractères majeurs, des dynamiques et des perceptions sociales associées. Ce sont des paysages emblématiques qui se dessinent aux habitants, usagers et visiteurs fréquentant le territoire. Un paysage emblématique est particulièrement mis en exergue : le Val de Loire inscrit sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO porte ainsi des images, des représentations qui sont reconnues à l'échelle internationale, et constitue un attrait touristique de premier plan.

Pour les habitants, usagers et visiteurs, ces paysages emblématiques prennent notamment leur signification par les sens : l'appréciation est subjective et fait appel à la vue, l'ouïe et l'odorat de l'observateur. C'est par ces sens que se construit le référentiel de chacun, l'atmosphère propre à un lieu. Au sein de ces paysages, souvent associés à de vastes espaces de nature, différents types de fréquentation sont recensés : piéton / randonneur, cycliste, équestre, mais également véhicules terrestres motorisés. Le ressenti « paysager » de ces usagers est ainsi conditionné par les différentes pratiques.



Que recherche un piéton, un cycliste ou un randonneur équestre ?

Une fréquentation à pied, à vélo ou à cheval suggère la recherche d'une immersion dans un environnement naturel et/ou paysager. L'état d'esprit est le plus souvent orienté vers une volonté de quiétude, de détente, de mise en activité des sens afin d'apprécier la qualité de l'atmosphère : la qualité visuelle d'un paysage, l'ambiance sonore qui met en évidence les sons de la nature, la respiration d'un bon « bol d'air »...



Que recherche un usager de véhicule terrestre motorisé ?

Une fréquentation via un véhicule terrestre motorisé suggère la recherche d'une certaine adrénaline, d'une difficulté « sportive », d'un accès rapide et aisé à certains secteurs, ou encore d'une limitation de la confrontation avec d'autres véhicules sur les voies communes de circulation.

Ce passage est emblématique de l'expression du dogme précédemment dénoncé.

Ou comment, par un raisonnement alambiqué, trouver un nouvel argument pour interdire les sports de nature motorisés tout en donnant l'impression de respecter l'article L362-1 du Code de l'Environnement.

Comme nous l'avons précédemment écrit, cet article dispose :

« (...) les chartes de parc naturel régional définissent des orientations ou prévoient des mesures relatives à la circulation des véhicules à moteur visant à protéger les espaces à enjeux identifiés sur les documents graphiques des chartes de parc national et sur les plans des chartes de parc naturel régional, **pour des motifs de préservation des paysages et du patrimoine naturel et culturel.** »

Le partage des chemins ou les conflits d'usage potentiels n'ont rien à voir avec la préservation des espaces naturels. Les rédacteurs ont donc inventé un nouveau concept : le « ressenti paysager », concept fumeux très pratique pour intégrer les « nuisances visuelles, sonores et olfactives » attribuées aux VTM.

Osera-t-on rappeler que les randonneurs motorisés ne font que passer et que leur rencontre avec d'autres usagers ne dure que quelques instants ? Que, hormis sur les sites touristiques très fréquentés, on ne croise pas tant de monde que ça sur les chemins ?

Comme l'écrivent les auteurs, « l'appréciation est subjective ». Elle se base ici sur la description des attentes supposées des randonneurs non motorisés versus les randonneurs motorisés. Et c'est effectivement très subjectif, pour ne pas dire manichéen.

Ainsi, les randonneurs sont présentés comme calmes et recherchant l'immersion dans la nature (le champ lexical employé parle de lui-même : « quiétude », « détente » ...) tandis que les

conducteurs d'engins motorisés sont présentés comme des excités (« adrénaline », « difficulté », « rapide », « confrontation » ...)

Il semble malheureusement que les rédacteurs n'ont jamais pratiqué la randonnée motorisée, ni même jamais questionné les randonneurs motorisés sur leurs attentes. Sinon ils sauraient que ceux-là aussi cherchent l'immersion dans la nature.

Il semble qu'ils n'aient pas non plus envisagé que certains sportifs non-motorisés cherchent avant tout l'adrénaline de la pratique sportive.

En réalité, nous cherchons tous le contact avec la nature, avec des moyens certes différents.

Pour terminer, les rédacteurs laissent entendre qu'une circulation motorisée non régulée viendrait nuire au tourisme et pourrait limiter son impact économique. On soulignera que le tourisme lié aux sports de nature motorisés est rarement étudié, en tout cas pas ici. Nous avons toutefois quelques données que nous tenons à disposition, qui nous permettent d'affirmer que le tourisme motorisé génère lui aussi d'importantes retombées économiques locales.

Nous terminerons en critiquant le « risque d'accidents » évoqué à plusieurs reprises. Comme chacun le sait, le risque zéro n'existe pas. Ce dont nous sommes certains en revanche, c'est que nous avons recensé un seul accident impliquant un VTM et un utilisateur non motorisé depuis 2000 ; que le Ministère de l'Ecologie, prompt à qualifier les conducteurs de « dangers pour les autres usagers », n'a jamais été en mesure de nous présenter le moindre cas ni la moindre statistique ; et enfin, que les randonneurs motorisés payent très peu cher l'assurance de leur véhicule, en raison justement d'une accidentalité très faible de ces pratiques.

En attendant de découvrir les conclusions du rapport d'enquête publique, je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs les membres de la commission d'enquête, l'expression de mes respectueuses salutations.

Pour le Codever France
Edyth Quincé, Présidente

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'E. Quincé', with a horizontal line underneath.

P.J. :

- Plaquette de présentation
- Extrait des statuts

QU'EST-CE QUE LE CODEVER ?

Né en 1987, le Codever est une association loi 1901 qui a pour buts le maintien des activités de loisirs verts dans les espaces naturels et les espaces ruraux, la défense et l'information des usagers de ces espaces et des chemins, et la protection de l'environnement et des espaces ruraux.



Pour une pratique durable

Dès ses débuts, le Codever a mis en place un code de bonne conduite, puis a édité un guide juridique, et distribue aujourd'hui un guide pratique. Depuis toujours, il informe les pratiquants de leurs droits et devoirs, notamment en matière de protection de l'environnement. De nos jours, les collectivités aussi sollicitent le Codever pour son expertise et ses conseils afin de gérer au mieux la cohabitation entre les usagers.

Transversalité

Bien que les randonneurs motorisés forment le gros des troupes, **le Codever défend depuis 1987 la liberté de circuler sur les chemins pour tous les usagers.**

Le chiffre des adhérents vététistes et cavaliers a d'ailleurs sensiblement augmenté ces dernières années. De plus, les adhérents motorisés sont fréquemment multidisciplinaires : ils pratiquent souvent VTT/VTAE, marche ou rando équestre, mais aussi pêche, chasse, voire trottinette tout-terrain, en sus du 4x4, de la moto ou du quad.

Surtout, l'adhésion n'étant pas nécessaire pour randonner, on peut affirmer que les adhérents du Codever sont avant tout des citoyens soucieux de défendre et promouvoir les loisirs verts. **De plus en plus, ils s'inquiètent de la sanctuarisation croissante des espaces ruraux (Parcs Nationaux, Parcs Naturels Régionaux, aires protégées, Natura 2000...) et de la financiarisation de la nature.**

Représentativité

Le Codever rassemble plus de 2700 adhérents individuels, 250 clubs et 120 sociétés. L'ensemble de l'effectif directement représenté dépasse les 20 000 personnes.

Notre réseau de plus de 50 délégations départementales nous autorise une très bonne connaissance du terrain. Il participe activement à de nombreuses actions ou concertations avec les collectivités.

Légitimité

Le Codever est un interlocuteur reconnu.

Ainsi, une délégation du Codever a été reçue à sept reprises au Ministère de l'Écologie, et deux fois au Ministère de l'Intérieur. Le Codever est partenaire de

la Fédération de cavaliers-randonneurs Equiliberté, de la Fédération Française de Motocyclisme, de la Fédération Française des Motards en colère, du Collectif National des Racines et des Hommes, auxquels se joignent, pour les Journées des Chemins : la Fédération Française de Cyclotourisme, l'UFOLEP, la Fédération des Randonneurs Equestres de France, et le Syndicat National des Professionnels du Quad et de la Motoneige.

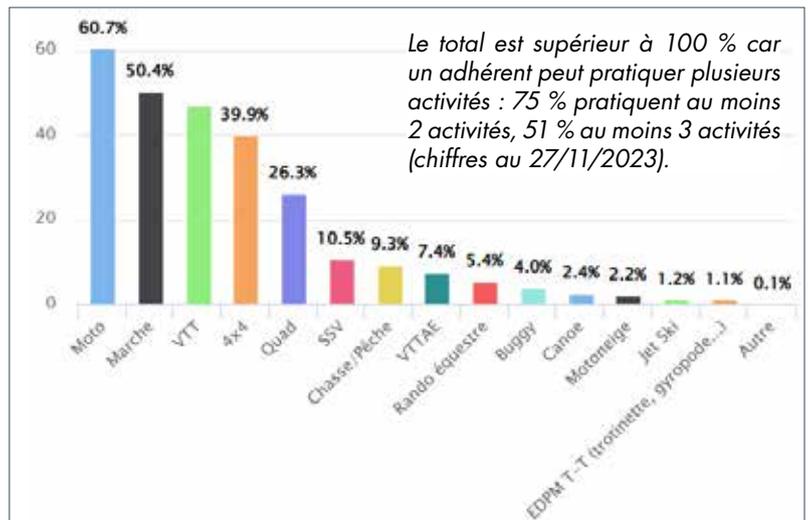
Le Codever siège dans plusieurs commissions des espaces, sites et itinéraires (CDESI), comme par exemple en Dordogne, en Isère, dans l'Indre, l'Yonne, la Manche, la Nièvre, ainsi que dans de nombreux comités de pilotage Natura 2000 ou groupes de travail sur les sports de nature (notamment dans les Parcs Naturels Régionaux).

Défense du pratiquant

Chaque adhérent bénéficie d'une garantie protection juridique (GPJ), afin de lutter efficacement contre les verbalisations abusives. Le Codever mène ou soutient de nombreuses actions juridiques, et apporte son soutien aux victimes de pièges dans les chemins.

Défense des chemins ruraux

Les chemins ruraux sont des voies indispensables à la randonnée. Le Codever a toujours œuvré à leur sauvegarde, notamment avec l'opération « Journées des Chemins » (depuis 1994). Ces dernières années, nous sommes intervenus dans les travaux parlementaires, dans de nombreuses enquêtes publiques pour empêcher des ventes de chemins, ou en appui à nos adhérents pour faire cesser des entraves à la circulation ou des accaparements. Nous collaborons sur ce sujet avec de très nombreuses associations (marcheurs, vététistes, écologistes...) à travers le collectif « Chemins ruraux en danger ».



Cliquez pour découvrir [Nos 6 propositions pour le développement des sports de nature](#)

STATUTS du CODEVER FRANCE

Article 1 - Titre

CODEVER, créé le 30 juin 1987 en fonction de la loi du 1er juillet 1901 et du décret du 16 août 1901, s'appelle CODEVER France : COLLECTIF POUR LA DEFENSE DES LOISIRS VERTS.

Article 2 - Buts

Cette association se fixe trois objectifs principaux :

Agir pour le maintien des activités de loisirs verts dans les espaces naturels et les espaces ruraux, et notamment :

- Défendre la liberté de circuler ;
- Agir pour le développement de la randonnée et du tourisme rural sous toutes ses formes ;
- Recenser, aménager et préserver les itinéraires ainsi que leur continuité pour faciliter la circulation des randonneurs ;
- Défendre et promouvoir la pratique de toutes les formes de randonnée, y compris celle de la randonnée motorisée ;
- Agir pour la sauvegarde et la création des terrains, circuits ou sites permettant les pratiques de loisirs verts et sports de nature, y compris motorisés.

Informier et défendre les usagers des chemins, des espaces naturels et des espaces ruraux, et notamment :

- Représenter et défendre en tous lieux et auprès de toutes les instances, notamment en justice, les intérêts des pratiquants des loisirs verts ou sports de nature, des randonneurs, des usagers de toutes voies et particulièrement ceux des chemins ruraux ;
- Défendre les intérêts des pratiquants des loisirs verts ou des sports de nature victimes d'accidents causés par des obstacles ou objets de toute nature placés de manière inappropriée ou dangereuse dans la nature ou sur les voies de circulation, ou lorsqu'ils sont victimes d'agression ;
- Assurer des missions d'information et participer à la formation des pratiquants des loisirs verts ou des sports de nature, notamment pour mieux faire connaître la législation et la réglementation applicable à la circulation, favoriser la sécurité et la bonne conduite, afin de consolider et soutenir une pratique sereine et sécurisée des loisirs verts ou des sports de nature.

Agir pour la protection de l'environnement et des espaces ruraux, et notamment :

- Œuvrer pour la conservation des paysages et des milieux naturels, tout particulièrement pour le patrimoine bocager (haies, talus, murets...), et de voirie (ponts, passerelles...) ;
- Agir pour la sauvegarde, l'entretien et la conservation des chemins, des sentiers et de la voirie rurale ;

- Protéger et défendre l'environnement, tout en luttant contre la sanctuarisation injustifiée des espaces naturels.

Dans ce but, l'association peut réaliser des études et expertises prospectives et rétrospectives d'impacts économiques, environnementaux et sociaux des sports de nature.

Article 2 bis - Secteur d'intervention

L'association exerce ses activités sur l'ensemble du territoire français métropolitain et des départements d'Outre-mer, et intervient à tous les échelons administratifs, notamment : communes, collectivités, départements, régions, État, Europe.

Article 3 - Siège social

Le siège social de l'association est fixé à l'adresse du Siège Administratif. Il peut être transféré par simple décision du Bureau National.

Article 4 - Membres

L'adhésion d'un membre implique son adhésion sans réserve aux présents statuts et au règlement intérieur.

4.1 - Membres militants

Aussi appelés adhérents, ils peuvent être des personnes physiques (particuliers), ou des personnes morales (associations, fédérations, syndicats, sociétés, etc.). Ils doivent verser une cotisation annuelle.

Les membres militants s'engagent à participer, dans la mesure de leurs moyens et de leur disponibilité, à la vie de l'association.

4.2 - Membres sympathisants

Les membres sympathisants sont des personnes physiques, ou des personnes morales (associations, fédérations, syndicats, ou sociétés etc.). Ils versent une cotisation annuelle non plafonnée, dont le montant minimal est fixé par l'Assemblée Générale Ordinaire.

4.3 - Membres d'honneur

Le titre de membre d'honneur peut être décerné par le Conseil d'Administration aux personnes qui rendent ou ont rendu des services signalés à l'association.

4.4 - Cotisations

Les montants et modalités de versement des diverses cotisations sont fixés par l'Assemblée Générale Ordinaire.

Les membres d'honneur ne sont pas tenus de verser une cotisation.

Les différentes formules d'adhésion et leur contenu sont fixés par le Bureau National.