



Mandature 2022-2027

NOTRE PROGRAMME en 6 PROPOSITIONS

Les sports de nature sont vecteur d'épanouissement personnel, de santé physique et morale, d'animation du monde rural et lien social. Ils sont également la source de retombées économiques locales importantes.

Malheureusement, les sports de nature subissent des freins également importants. Le CODEVER souhaite donc faciliter leur développement, et restaurer l'équité entre eux, en agissant sur 6 points :

- 1. Rendre aux chemins leur vocation première : la circulation**
- 2. Limiter les interdictions de circuler au strict nécessaire**
- 3. Protéger réellement les chemins ruraux**
- 4. Développer une offre légale pour toutes les activités**
- 5. Imposer des dispositifs de fermeture inoffensifs**
- 6. Expliquer les règles du jeu aux jeunes dès 14 ans.**

Découvrez le détail de nos propositions en pages suivantes.

**Contact : Charles Peot (Directeur du Codever) au 06 42 19 90 11 –
charles.peot@codever.fr**

1. Rendre aux chemins leur vocation première : la circulation



Public bénéficiaire : tout randonneur utilisant un moyen de locomotion, motorisé ou non.

Objectif : sanctionner le hors-piste mais pas l'usage des chemins.

En forêt, les vététistes et cavaliers peuvent se retrouver sur un chemin « interdit » sans même s'en rendre compte. Il en est de même pour les randonneurs motorisés, cette fois en forêt comme hors forêt.

Les agents de l'OFB ou de l'ONF utilisent en effet des critères subjectifs tenant à l'aspect de la voie empruntée : largeur et état d'entretien.

Le choix de ces critères est problématique pour 3 raisons principales :

1. Ces caractéristiques varient au cours de l'année en fonction de la végétation, de la météo (orages...), d'éventuelles dégradations causées par les usages agricoles ou forestiers...
2. Leur appréciation est subjective. Elle varie d'un agent à l'autre et d'un Tribunal à l'autre.

3. Le raisonnement ne tient pas compte du statut juridique du chemin : rural ou privé. Un chemin rural étant ouvert à la circulation publique par principe, quels que soient sa largeur ou son état (l'entretien des chemins ruraux n'est d'ailleurs pas une dépense obligatoire pour la commune).

La qualification aggravante de « circulation hors-piste » est souvent retenue alors que les randonneurs circulent pourtant sur des chemins souvent anciens.

En ce qui concerne plus particulièrement les véhicules à moteur, cette interprétation contrefait « l'esprit du législateur », comme le montrent ces propos tenus par Brice Lalonde en 1990 devant les députés :

« Je ne souhaite pas que quiconque entreprend de sortir des grandes routes ait besoin d'emporter un code, et je ne souhaite pas davantage parsemer la campagne de panneaux. C'est pour cela que la règle de base est tout à fait élémentaire : « pas de hors-piste ». (...) Pour tous ceux qui n'appartiennent à aucun club sportif, chasseurs, pêcheurs, randonneurs, ramasseurs de champignons, pique-niqueurs, touristes, cette règle est des plus simples : ne poussez pas, je vous prie, votre moto ou votre auto en dehors des routes et des chemins. »

La répression excessive qui en découle nuit à la pratique sportive et au tourisme local. Il faut par conséquent lever cette insécurité juridique.

Le Codever tient à disposition des candidats et des parlementaires des propositions concrètes de modifications législatives.

* * * * *

2. Proportionner strictement les interdictions de circuler

Public bénéficiaire : tout randonneur, qu'il soit à pied ou qu'il utilise un moyen de locomotion, motorisé ou non.

Objectif : refaire de la liberté la règle, et de l'interdiction l'exception.

La liberté d'aller et venir représente une liberté publique essentielle à laquelle les français sont très attachés. La crise sanitaire a en outre montré combien l'accès à la nature est important pour la santé physique et mentale.

S'il est parfois nécessaire que le maire use de son pouvoir de police pour résoudre certaines problématiques locales (vitesse excessive, dégradations, pression sur l'environnement...), il est très rare qu'une solution adaptée et proportionnée soit choisie. Il est en effet plus facile de tout interdire de façon permanente, sur la base de motifs le plus souvent très généralistes. Les utilisateurs responsables pâtissent de ces interdictions, bien qu'ils ne soient pas fautifs, ce qui nuit à la pratique sportive et au tourisme local.



Dessin Guy Berlot

Doit-on souligner que si ce mode de résolution de problème était transposé à la circulation routière, l'ensemble du domaine public routier français serait réservé aux seuls piétons ?

Les randonneurs motorisés ont été les premiers (et quasiment les seuls jusqu'ici) à pâtir de ces interdictions excessives. L'évolution récente de la législation (nouvel article L360-1 du Code de l'environnement) va entraîner les mêmes dérives pour tous les autres utilisateurs de la nature et des chemins.

En résumé, alors que la liberté devrait être la règle et l'interdiction l'exception, c'est l'inverse qui se rencontre le plus souvent. Ces réglementations locales excessives se traduisent par de très nombreux recours contentieux. Il convient d'y remédier.

Le Codever tient à disposition des candidats et des parlementaires des propositions concrètes de modifications législatives.

3. Protéger réellement et efficacement les chemins ruraux

Public bénéficiaire : tout randonneur, qu'il soit à pied ou qu'il utilise un moyen de locomotion, motorisé ou non.

Objectif : empêcher le vol et la disparition des chemins ruraux.

Au-delà de leur caractère patrimonial, les chemins ruraux sont des voies formant le support indispensable à la pratique de la randonnée et de nombreux sports de nature. Ces usages récréatifs ou sportifs doivent être réellement pris en compte par notre législation. Il n'est plus possible de considérer les chemins ruraux seulement comme des voies à vocation agricole ou forestière.

Les débats parfois tendus qui se sont déroulés en 2021 dans le cadre de l'examen des projets de loi « climat et résilience » et « 3DS » (ou « 4D ») ont mis en lumière ces enjeux.

C'est ainsi que la préservation des chemins ruraux ouverts et la réhabilitation de ceux qui sont envahis par la broussaille, notamment après avoir été entravés, doivent devenir une priorité.

Les accaparements de chemins ruraux par les riverains sont monnaie courante. Des milliers de kilomètres sont ainsi rendus inutilisables par des actes volontaires parfaitement illégaux (clôtures, labours, rochers, encombrements...)



Chemin rural barré et transformé en pâture

Malheureusement, les communes préfèrent souvent se débarrasser de ces tronçons par l'aliénation plutôt que de chercher à les récupérer, en raison de la lourdeur de la procédure et de son coût non négligeable (recours juridiques, remise en état...). Au surplus, cette aliénation est moralement condamnable car elle se réalise alors au profit de l'accapareur (« *entravez, labourez, et vous serez un jour récompensé* »).

La récente autorisation des échanges (loi 3DS) ne garantit pas la fin des aliénations de complaisance.

Le Codever tient à disposition des propositions concrètes de modifications législatives visant à interdire l'aliénation des chemins ruraux accaparés ou entravés.

4. Développer une offre légale pour tous les sports de nature

Public bénéficiaire : tout randonneur ou sportif de nature, qu'il soit à pied ou qu'il utilise un moyen de locomotion, motorisé ou non.

Objectif : traiter les sports de nature de façon équitable.

Le CODEVER met un point d'honneur à revendiquer un traitement équitable entre tous les sports de nature, en particulier à ceux qui usent d'un moyen de locomotion, motorisé ou non (VTT, moto, quad, 4x4, trottinette, cheval...).

Depuis 2 décennies au moins, les politiques de développement des sports de nature et du tourisme « vert » font la part belle – nous devrions dire exclusive – aux sports de nature non motorisés.

Les sports de nature motorisés sont quasi-systématiquement « oubliés », alors même qu'ils s'inscrivent en réalité dans les préceptes du développement durable. Nous relevons donc une forme de discrimination basée sur des préjugés.



Dans le même temps, les interdictions de circuler sur les chemins se sont multipliées, et de nombreux espaces naturels ont été sanctuarisés.

La pratique de la randonnée motorisée est ainsi devenue quasiment impossible dans certains départements. Quant aux pratiques plus sportives (enduro, trial, franchissement...), qui nécessitent des chemins et sites plus techniques, elles ne peuvent se pratiquer légalement que dans un cadre très restreint : lors des épreuves sportives autorisées, dont le nombre est forcément limité, ou dans des centres « tout-terrain » en nombre réduit également.

En parallèle, la pratique du VTT et du VTT à assistance électrique a explosé ces dernières années. Même si l'offre légale est plus étoffée que pour les sports de nature motorisés, les adeptes des pratiques plus sportives (enduro, descente...) peinent eux aussi à trouver des sentiers techniques et des sites adaptés. Cette offre insuffisante se traduit par une recrudescence de tracés et d'aménagements non autorisés dans les espaces naturels, qui génère de plus en plus de conflits d'usage. De notre point de vue, il devient crucial de répondre à la demande des plus sportifs, et pas seulement en montagne.

D'autres activités émergentes, telle la trottinette électrique tout-terrain, manquent-elles aussi d'une offre légale de lieux de pratique, malgré un fort engouement du public.

C'est pourquoi le Codever revendique un rééquilibrage des politiques de développement des sports de nature, qui se traduirait notamment par :

- **La réouverture d'itinéraires pour les randonneurs motorisés partout où il en manque ;**
- **La création d'une « offre légale de pratique » destinée aux adeptes des activités plus sportives – motorisées ou non – tels que l'enduro, le trial ou le franchissement.**

Bien entendu, il ne s'agit pas ici de réclamer le droit de rouler n'importe où, n'importe comment, mais simplement de permettre à des sportifs de pratiquer leur sport en toute légalité. Il est de notre point de vue tout à fait possible d'y parvenir en tenant compte des contraintes environnementales et juridiques (faune, flore, riverains, droit de propriété...).

5. Imposer des dispositifs de fermeture inoffensifs

Public bénéficiaire : tout randonneur ou sportif de nature, qu'il soit à pied ou qu'il utilise un moyen de locomotion, motorisé ou non.

Objectif : diminuer les accidents en responsabilisant les propriétaires.

Depuis décembre 2004, notre [inventaire](#) — non exhaustif — recense 10 décès et 52 blessés, tous victimes de chaînes, câbles, barbelés et autres pièges disposés en travers des chemins.

N'importe quel individu, lorsqu'il pose un obstacle sur un chemin, devrait impérativement avoir à l'esprit que ce chemin peut être emprunté par des enfants, des véhicules (motorisés ou non) ou des animaux. Malheureusement, ce n'est pas toujours le cas. Pire encore, il arrive que certains propriétaires installent délibérément des obstacles dangereux.

Entendons-nous bien : le CODEVER ne remet pas en cause le libre choix qu'a le propriétaire de fermer son chemin à la circulation.

En revanche, nous condamnons fermement l'usage de dispositifs qui visent à « punir » des usagers plutôt qu'à signaler une interdiction.



Chaîne quasi-invisible au beau milieu d'une descente

Un panneau, une barrière avec des éléments réfléchissants sont efficaces sans être dangereux. Seulement voilà : il n'existe aucune réglementation imposant aux propriétaires l'utilisation de dispositifs de fermeture inoffensifs.

Le député Michel Vauzelle en novembre 2010, puis le député Jean-Pierre Grand en janvier 2012 et enfin le sénateur Roland Courteau en février 2012, ont tenté d'y remédier en déposant chacun une proposition de loi. Sans succès, malgré tout notre soutien.

Nous souhaiterions voir enfin l'article L. 162-1 du code de la voirie routière complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Sous peine de sanctions fixées par décret en Conseil d'État, les propriétaires de voies ou lieux privés manifestement utilisés comme voies de passage sont tenus de signaler par tous les moyens appropriés les câbles, fils de fer barbelés, grillages, grilles, chaînes, excavations ou autres dispositifs installés dans le but d'empêcher le passage du public, dès lors que ces dispositifs peuvent présenter un danger. »

N.B. : Pour renforcer la sécurité des usagers, ce texte vise à instaurer une obligation de moyen pour le propriétaire : signaler les dispositifs de fermeture. Il serait en effet vain d'établir une liste de dispositifs interdits, tant leur variété est grande.

* * * * *

6. Eduquer et sensibiliser la jeunesse

Public bénéficiaire : tout utilisateur des chemins et de la nature

Objectif : inculquer les bonnes pratiques aux néophytes.

Les VTT et VTTAE sont accessibles dès le plus jeune âge, sans formation ni permis.

Les EDPM (engins de déplacement personnel motorisé) tels que trottinette, draisienne, et autre gyropode (tous électriques) sont accessibles à partir de 12 ans, sans formation ni permis.

Les cyclomoteurs et quads légers (thermiques ou électriques) et les VTT électriques non bridés sont accessibles à partir de 14 ans après obtention du permis AM. La formation dispensée (ASSR + BSR) n'évoque pas l'accès à la nature et aux chemins.

Enfin les quads, les SSV et les autos 4x4 sont accessibles avec le permis auto (et moto pour les quads). La formation dispensée n'évoque pas l'accès à la nature et aux chemins.

Il est temps que les jeunes (et les moins jeunes qui débutent !) soient informés des grands principes régissant l'accès à la nature et aux chemins (pas de hors-piste en dehors des sites aménagés à cet effet, utiliser des véhicules homologués, respect des autres usagers...)

Le CODEVER a par exemple développé un diaporama destiné à la sensibilisation des collégiens à ces questions. Nous appelons les Ministères compétents en la matière à engager rapidement une réflexion sur ce sujet de la formation des jeunes.



Extrait de notre quiz destiné aux ados