



”Moteur... Action !” - Quand la technique motorisée s’invite sur la scène des loisirs, naissent controverses et conflits

L. Haye, Jean-Pierre Mounet

► To cite this version:

L. Haye, Jean-Pierre Mounet. ”Moteur... Action !” - Quand la technique motorisée s’invite sur la scène des loisirs, naissent controverses et conflits. Bulletin de la Société Géographique de Liège, Société Géographique de Liège, 2011, Vol 57, pp.73-84. <halshs-00670482>

HAL Id: halshs-00670482

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00670482>

Submitted on 15 Feb 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

« MOTEUR... ACTION ! » - QUAND LA TECHNIQUE MOTORISÉE S'INVITE SUR LA SCÈNE DES LOISIRS, NAISSENT CONTROVERSES ET CONFLITS

Lisa HAYE, doctorante au laboratoire Sport et ENvironnement Social (SENS) de l'Université Grenoble 1, contact mail : lisa.hc@laposte.net

Jean-Pierre MOUNET, Enseignant-chercheur HDR au laboratoire PACTE-Territoires – UMR 5194 – de l'université Grenoble 1, contact mail : jean-pierre.mounet@ujf-grenoble.fr

Pour citer cet article : HAYE, L., MOUNET, JP, (2011), « Moteur... Action ! » - quand la technique motorisée s'invite sur la scène des loisirs, naissent controverses et conflits, In *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, Volume 57, pp.73-84.

Résumé

Les conflits et controverses sont des phénomènes fréquents pour les pratiques de loisir dans les espaces naturels, mais ceux liés aux pratiques motorisées tiennent une place particulière, interrogeant notamment notre rapport au monde en ces temps de crise environnementale. Nous tentons dans cet article de mettre au jour les arguments qui s'échangent dans la cadre de la controverse afin, ensuite, de comprendre les raisons d'une telle controverse.

Dans un contexte empreint d'incertitudes, les acteurs donnent leur avis et se positionnent, tant sur les aspects environnementaux que sociaux ou économiques. Un autre champ d'affrontement porte sur la vision de la nature et de la place que les moteurs, symboles par excellence de la technique humaine, peuvent y tenir.

Les arguments se répondent et s'opposent point à point, offrant une vision relativement stéréotypée de la situation. Les points des vues des acteurs semblent être fortement situés et liés à la position de chacun dans le réseau.

Mots-clés

Loisirs motorisés hors route, controverse, conflits, crise environnementale

Abstract

Conflicts and controversies are common phenomena for outdoor recreation, but those bound to off-road motorized recreation hold a special place, questioning our relationship to the world especially in these times of environmental crisis. We try in this article to bring to light the arguments which are exchanged in frame of the controversy in order to understand the reasons for such a controversy.

In a context marked by uncertainties, the actors express their opinion and take position on environmental, social and economic aspects. Another field of confrontation concerns the vision of nature and the place which engines, symbols par excellence of human technique, can hold in.

The arguments answer and oppose themselves point to point, offering a relatively stereotypical vision of the situation. Actors' points of views seem to be highly situated and related to each position in the network.

Keywords

Off-road motorized recreation, controversy, conflicts, environmental crisis

INTRODUCTION

« Se demander comment rendre conciliables les activités motorisées avec les espaces naturels protégés c'est comme se demander s'il faut encadrer la pratique du *paintball* au Louvre ! »¹. A l'heure des dérèglements climatiques et autres catastrophes naturelles, les pratiques de loisirs motorisés sur les chemins et dans les espaces naturels interrogent notre rapport à la nature et plus globalement notre vision du monde.

Les activités humaines ont peu à peu amené des dysfonctionnements dans les systèmes écologiques (Larrère et Larrère, 1998). Ceux-ci prennent une ampleur telle qu'il est impossible de les occulter. Il en résulte une prise de conscience et le développement du principe de responsabilité (dont le père est Hans Jonas). Ce principe remet la nature et l'environnement au centre de la réflexion, critiquant une vision trop anthropocentrée des éthiques traditionnelles.

Les dérèglements et catastrophes naturels constatés suscitent des réflexions autour du fonctionnement actuel de nos sociétés ainsi que sur nos rapports à l'environnement naturel. Dès lors, se propagent des opinions liées à l'écologisme, qui, selon Bozonnet (2005) mêle discours scientifique et militant, diffusant dans les médias, l'école etc. et alimentant la conscience écologique des citoyens ordinaires.

Peu d'individus peuvent rester sans position, sans avis, sur la question et chacun adopte une vision du monde qui lui permet de faire face aux injonctions politico-médiatique d'action – ou d'adaptation – face à la crise environnementale.

A la vision moderne, cartésienne, de la nature – comme extérieure à l'homme et sur laquelle les humains pourraient exercer un pouvoir de domination en s'en rendant « maître et possesseur » – se substituent d'autres conceptions telles l'hyper-modernité ou l'a-modernité (Larrère et Larrère, 1998).

L'hyper-modernité repose sur « la croyance en la toute puissance de la technique » (ibid, 1998), alors que la vision a-moderne remet en cause toutes les ruptures conceptuelles introduites par la modernité.

En dehors de ces conceptions, se fait jour une autre voie : profiter tant qu'il est encore temps. En effet, selon Olivier Godard (2005), le manque de confiance dans le fonctionnement politique de nos sociétés, notamment en termes de développement durable, « n'encourage pas chacun à l'engagement actif dans la construction d'un monde « durable », mais au contraire à se battre pour s'approprier les restes d'abondance matérielle accessibles et à résister autant qu'il est possible aux adaptations. Après moi le déluge ! »

Bien que les conflits et controverses soient des phénomènes fréquents pour les pratiques de loisir dans les espaces naturels, ceux liés aux pratiques motorisées tiennent une place particulière, interrogeant notamment notre rapport au monde en ces temps de crise environnementale. Entre concurrence des usages en espace naturel (Carron et Torre, 2006), augmentation du nombre de textes réglementaires encadrant les activités de loisir dans la nature ou encore prise en compte de plus en plus importante des impacts des activités de l'homme sur son environnement, les sources de conflits et de controverses sont nombreuses. Ces conflits ont parfois déjà été étudiés pour certaines activités telles que les sports d'eaux vives (Mounet, 1996) ou le canyoning (Perrin-Malaterre et Mounet, 2009). Certaines des problématiques rencontrées pour les loisirs motorisés hors route (LMHR) semblent se rapprocher de celles décrites pour d'autres activités, néanmoins, les phénomènes semblent être exacerbés par la présence des moteurs. De plus, les LMHR paraissent, à première vue, cristalliser l'ensemble des oppositions et des enjeux que l'on peut rencontrer pour les différentes activités de loisir dans les espaces ruraux.

Seules les pratiques motorisées tout terrain terrestres, hors pratiques sur neige, sont ici abordées. Ces pratiques sont réglementées par la loi du 5 janvier 1991, dite loi Lalonde qui les cantonne aux seuls chemins publics ou privés ouverts à la circulation publique.

Les pratiques nautiques, aériennes et sur neige ne sont pas prises en compte dans l'étude car la réglementation, les espaces de pratique et les enjeux liés sont différents. Un avion de tourisme va, par exemple, pouvoir survoler de grands espaces sans que la confrontation avec les personnes dérangées puisse être possible et la réglementation des espaces aériens est fort différente de celle qui a cours dans les chemins.

Les engins considérés sont donc les 4x4, motos et quads.

De nombreux éléments visibles de controverse et de conflit autour des LMHR peuvent être relevés. Des articles et pétitions de la part de collectifs nationaux *pro* et *anti*² LMHR, des conflits sur les chemins entre pratiquants de LM, randonneurs ou agriculteurs, des habitants se plaignant de réveils matinaux le dimanche provoqués par des motards ou *quadeurs* indéclicats qui tournent autour de leur chaumière, etc. Pour certains il s'agit d'un réel problème de société et des collectivités – communes, Parc Naturels Régionaux (PNR), Conseils Généraux (CG) etc. - sont confrontées à une nécessité, trop peu souvent mise en œuvre, de leur gestion.

Dans cette perspective, il paraît utile de comprendre pourquoi de telles activités font l'objet de ces conflits et d'une telle controverse.

Déployer la controverse doit permettre de fournir aux acteurs qui défendent ces pratiques ou s'y opposent ainsi qu'à ceux qui ont mission de les gérer, un état des lieux, un panorama le plus complet qu'il est possible, des problématiques qui entourent ces activités et des positionnements de chacun.

L'absence de catégories délimitées et de régularités nous amène à nous appuyer sur les théories de l'acteur-réseau, notamment développées par (Latour, 2006), qui préconise de suivre les acteurs dans leurs cheminements pour « déployer toute la gamme des controverses dans lesquels ils se trouvent plongés » (Latour, 2006, 36).

Les résultats présentés dans cet article reposent sur un ensemble d'entretiens compréhensifs menés avec des acteurs de la controverse, sur une analyse des documents qui circulent dans le réseau ainsi que sur des observations menées dans le cadre de regroupements et réunions de collectifs (pro et anti motorisé) et de grands événements autour des pratiques motorisées.

I. DES PRATIQUES VARIEES DANS UN CONTEXTE INCERTAIN

A. Histoires de pratiques motorisées tout terrain

De la conquête de contrées inhospitalières à des balades en famille sur les chemins français, le 4x4 fait l'objet d'utilisations diverses.

Si les premiers 4x4 étaient préparés pour affronter les difficultés d'espaces de nature aventureux, inconnus, infranchissables ; il existe maintenant des 4x4 de série, respectant les normes imposées pour rouler sur la route et autres voies ouvertes à la circulation publique. Ils ont perdu leurs spécificités et tout le travail d'adaptation au terrain qu'ils auront à parcourir. Le jeu de la préparation des véhicules reste normalement limité aux pratiques de raids 4x4 hors de nos frontières ou bien aux pratiques de trial – franchissement d'obstacles, se déroulant sur des terrains fermés dédiés. En effet, seuls les 4x4 homologués par les services des mines

ont l'autorisation d'emprunter les voies ouvertes à la circulation publique. Néanmoins, l'imaginaire des aventures en 4x4 jouant, certains *4x4eux* roulant sur les chemins français se prennent à rêver qu'ils partent à l'aventure et préparent également leur véhicule, modifiant la taille des roues, préférant des amortisseurs renforcés, ajoutant un treuil etc.

Si pour certains passer dans des endroits un peu trop escarpés ou trop boueux et devoir sortir le véhicule à l'aide de treuils savamment disposés autour d'arbres constitue le cœur des réjouissances, pour d'autres, c'est le plaisir de la balade en famille ou entre amis sur les pistes de France, à la découverte de nouveaux paysages et/ou du patrimoine culturel qui domine.

Le 4x4 peut également être un outil, un moyen, pour accéder à un espace de pratique d'une autre activité ; utilisé pour la chasse, l'affouage etc.

En moto, plusieurs approches sont également possibles ; du circuit fermé dédié (cross, trial), aux randonnées sillonnant les espaces naturels sur les chemins publics ou privés, en passant par des parcours alliant des portions de circuit – aussi nommées spéciales – et des liaisons dans la campagne (enduro). Sortant du cadre légal, certains motards s'adonnent également à des manœuvres en dehors de toute voie de communication ouverte à la circulation, pénétrant dans les espaces de nature ou dans des espaces cultivés. A ces différentes pratiques correspondent des engins spécifiques. Des motos de trial, légères et souvent de faible cylindrée ; des motos d'enduro, plus lourdes et souvent plus puissantes ; des motos de cross, uniquement réservées aux circuits fermés, plus « nerveuses » ; des motos de trail, assez lourdes et puissantes, idéales pour les pistes larges et roulantes. De ces différentes catégories de moto, seules celles de cross ne peuvent être homologuées et donc accéder aux voies ouvertes à la circulation publique ; les motos de trial et d'enduro peuvent l'être ou non et les « trails » le sont toutes. Entre conquête et balade, la diversité rencontrée pour le 4x4 est là aussi présente.

Le quad, plus récemment autorisé à rouler sur les chemins ouverts à la circulation publique, n'a pas le même historique, sur le temps long, que le 4x4 ou la moto. A l'origine à trois roues, il a été développé en Amérique du Nord pour pallier au ralentissement des ventes de moto l'hiver, et avait pour objectif d'être capable d'adhérer sur la neige, le sable ou la boue³. Les premiers véhicules de ce type à quatre roues apparaissent au début des années quatre-vingts aux Etats-Unis. Ils font leur apparition en France dans les années 1990, sur les terrains privés uniquement car ne pouvant encore être homologués. L'homologation intervient à partir de 2003, ouvrant la pratique aux chemins. Actuellement plusieurs modalités d'usage coexistent, d'une pratique sportive sur circuits fermés – débordant parfois dans les espaces naturels – à des randonnées dans la campagne, en passant par une utilisation agricole, complémentaire des tracteurs. De par sa relative nouveauté, il est souvent reproché à ses utilisateurs de ne pas avoir une culture de la pratique, notamment liée à l'usage des chemins ; ils sont ainsi souvent montrés du doigt par les autres pratiquants autant que par les détracteurs des activités motorisées de loisir.

Ces diverses pratiques motorisées ne sont pas perçues comme neutres pour l'environnement naturel et humain. Cependant, leurs impacts sont empreints d'incertitudes.

B. Des incertitudes

Rouler dans un monde incertain pourrions nous dire pour reprendre le titre de l'ouvrage de Callon, Lascoumes et Barthe (2001). Non seulement le milieu physique de pratique est incertain, mais encore en est-il ainsi, voire sans doute même plus, des

considérations sociales, juridiques et environnementales relatives aux LMHR, tout ceci donnant vie à une controverse sur ces pratiques.

1. Incertitudes économiques et sociales

A notre connaissance, aucune étude scientifique n'a été menée en France sur les impacts économiques des activités de LMHR. Aucune donnée fiable n'existe donc à ce sujet.

Il n'y a pas non plus de données sur la fréquence des rencontres et le degré de dérangement subi par les usagers de l'espace naturel, les habitants ou les exploitants agricoles ou forestiers. Il semble que ce soit très variable selon les départements, selon la densité des chemins, selon la topographie ou encore selon la personnalité des acteurs en présence. Certains ont essayé de mettre en place des moyens d'observation de la pratique par des outils permettant à chacun de faire remonter de l'information. Ainsi, le Collectif de défense des loisirs verts (Codever) a développé un observatoire des chemins, site internet que chaque usager de l'espace naturel, dûment enregistré, peut renseigner en indiquant le lieu de sa rencontre avec un pratiquant de LMHR et la manière dont s'est passée la rencontre. De son côté, la Coordination pour l'Adaptation des Loisirs Motorisés à l'Environnement (CALME) a produit une fiche permettant aux usagers des espaces naturels de faire remonter des informations sur des pratiques motorisées illégales.

Les pratiques étant très diverses, de par les engins utilisés, les espaces parcourus ou la personne se trouvant sur l'engin, il n'existe pas de typologie unique des pratiques. On peut relever autant de typologies que d'acteurs interrogés.

Ces incertitudes relatives à la pratique et à ses impacts sur le milieu humain, économique et social, amènent les acteurs à se positionner, chacun percevant une partie du réseau et l'interprétant à sa manière.

2. Incertitudes écologiques

En Amérique du Nord et Nouvelle-Zélande, des études ont été menées sur l'impact des pratiques motorisées de loisir hors route sur les milieux naturels. Ces études portent sur la qualité de l'air (Ouren et al., 2007 ; Bury et al., 1976), les impacts sur les sols et la végétation (érosion, tassement des sols, dégradation du couvert végétal : Ouren et al., 2007 ; Ayala et al., 2005 ; Foltz et Yanosek, 2005 ; Meyer, 2002 ; Chin et al., 2004), les chemins (élargissement, ornières), la faune sauvage (dérangement : Ouren et al., 2007 ; Stephenson, 1999 ; Bury et al., 1976) et les forêts (fragmentation des habitats forestiers, augmentation de la charge de sédiments dans les ruisseaux menaçant les sites de pêche : Stokowski et Lapointe, 2000).

Finalement, les données scientifiques apparaissent comme parfois contradictoires (impacts démontrés vs. impacts inférieurs à d'autres pratiques de loisirs dits « doux » dans les espaces naturels) et difficilement exploitables dans la mesure où ces impacts sont dépendants de nombreux facteurs tels que le type de sol du terrain de pratique, les caractéristiques des pneus, la pente etc.

3. Incertitudes juridiques

La loi de 1991 posant le cadre juridique de la pratique des loisirs motorisés dans les espaces naturels laisse place à des incertitudes quant à l'interprétation de certaines notions telles que celle de « voie ouverte à la circulation publique ». Les chemins ruraux, par exemple, sont souvent difficilement identifiables.

Si la circulaire Olin du 6 septembre 2005 est venue rappeler la loi et préciser la notion de voie ouverte à la circulation publique par l'introduction de la notion de carrossabilité –

issue de la jurisprudence – cette dernière est mise en question, voire rejetée, par les pratiquants.

Il apparaît que la réglementation établie au niveau national, laisse une grande incertitude quant au statut des chemins des espaces traversés par les engins motorisés. Il est très complexe pour un pratiquant de respecter la réglementation qui s'impose pourtant à lui. En cas de doute, c'est légalement le juge qui est le seul compétent pour « juger » de l'ouverture ou non d'un chemin à la circulation publique. Il est néanmoins matériellement impossible de s'adresser à un juge dans chaque situation d'incertitude.

Ainsi, le pouvoir législatif propose un cadre que chacun est amené à interpréter à sa manière, aboutissant à des litiges. Des décisions de justice, faisant jurisprudence, viennent préciser ce cadre en éclaircissant son contenu au regard des conflits portés devant la justice. Cependant, ces jurisprudences n'offrent pas toutes la même interprétation de la loi, maintenant un champ d'incertitudes.

Les incertitudes relatives à la législation ouvrent sur la controverse. Il existe un véritable champ d'affrontement sur le droit, que ce soit à propos du contenu de la réglementation ou de son champ d'application.

La législation et le recours à la justice ne permettant pas de mettre fin à la controverse, il est nécessaire de la déployer en relevant notamment les argumentaires de chacun dans la perspective d'offrir des possibilités de la réduire.

Le contexte étant posé, nous allons nous intéresser aux acteurs qui se positionnent sur les LMHR et à leurs argumentaires qui s'opposent, avant de tenter de donner des explications à la production de ces avis contradictoires.

II. DES ACTEURS QUI SE POSITIONNENT

A. Des acteurs divers

Le manque de données scientifiques fiables et de certitudes à propos de l'impact sur les milieux des pratiques motorisées hors route, amène les défenseurs et les détracteurs de ces loisirs à donner leur avis et à se renvoyer mutuellement des argumentaires stéréotypés, alimentant de ce fait une controverse. Il se forme ainsi des forums hybrides (Callon et al., 2001) mêlant savoirs profanes et données scientifiques. A ce sujet, Callon, Lascoumes et Barthe (2001) évoquent un « enrichissement de la démocratie », c'est-à-dire d'une augmentation du nombre de groupes qui donnent leur avis (Callon et al., op. Cit.).

1. Deux camps et au-delà, les acteurs qui entrent dans la controverse

Des collectifs s'impliquent dans la controverse, pour défendre les pratiques motorisées de loisir ou s'y opposer. Au-delà de ces collectifs, des associations de riverains, des habitants, des gestionnaires (ONF, ONCFS, PNR etc.), des fédérations (Fédération Française de Motocyclisme, Fédération Française de Randonnée pédestre, etc.), des constructeurs, des professionnels (concessionnaires, prestataires de randonnées motorisées etc.) etc. donnent leur avis et se positionnent sur les LMHR.

a. Partisans des loisirs motorisés

Les partisans des loisirs motorisés semblent être essentiellement les pratiquants eux-mêmes. Néanmoins, il est difficile de quantifier ces pratiquants puisque tous ne sont pas licenciés ; un certain nombre s'adonnant à cette activité « hors-cadre ».

Une association de niveau national est présente sur le devant de la scène pour défendre les intérêts des motoristes. Il s'agit du Codever, association sous le régime de la loi 1901 qui mène des actions de prévention et de conseil, voire d'assistance juridique, en cas de conflit. Au 31 décembre 2009, elle comptait 3200 adhérents individuels et un certain nombre de clubs (270) et sociétés (50) associés représentant environ 20 000 pratiquants au total, en majorité de 4x4, moto et quad mais aussi de VTT, des cavaliers etc.

Un autre collectif regroupant plusieurs associations d'usagers de chemin travaille à la défense des loisirs motorisés sur le terrain, la Coramuc (confédération des randonneurs motorisés et usagers des chemins). Cette confédération est moins visible sur la scène nationale que le Codever et tente plutôt de mutualiser les moyens ainsi que les expériences pour agir sur les scènes locales.

Mais les individus défendant les loisirs motorisés ne sont pas tous assimilables à ces associations qui prônent une pratique dans le respect de la réglementation. Certains pratiquants revendiquent le droit de circuler librement dans la nature et ne respectent pas la loi, soit parce qu'ils la trouvent trop limitative, soit parce qu'ils recherchent les plaisirs de la transgression.

Au-delà de ces pratiquants et des adhérents du Codever ou de la Coramuc, les acteurs qui vivent des loisirs motorisés sont également impliqués dans la défense de l'activité. Il s'agit essentiellement des constructeurs, vendeurs ou loueurs d'engins motorisés et des prestataires de randonnées motorisées. A ces personnes peuvent s'ajouter des acteurs du tourisme ou de territoires vivant de pratiques touristiques motorisées.

b. Détracteurs des loisirs motorisés

Les détracteurs des LMHR sont présents dans différentes associations de protection de l'environnement ou d'activités se déroulant sur les chemins et/ou en espace naturel, ainsi que dans des institutions telles que les Parcs naturels régionaux et nationaux. Les principales associations impliquées dans la controverse contre les loisirs motorisés sont rassemblées au sein de la CALME.

La FRAPNA (Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature) – regroupant certaines de ces associations et en comprenant d'autres – participe également à la lutte contre les loisirs motorisés dans la nature. L'un de ses représentants a rejoint les discussions autour de la CALME.

Au-delà de la CALME, ce sont plus globalement certains riverains – fatigués par le bruit des motos ou quads tournant autour des habitations – les usagers autres que motorisés des espaces naturels – randonneurs à pied, à vélo, à cheval, naturalistes etc. – ou encore les gestionnaires d'espace qui s'opposent aux loisirs motorisés hors route.

B. Développement d'arguments stéréotypés

Face aux incertitudes évoquées précédemment, les acteurs présentés donnent leur avis et développent des argumentaires qui s'opposent et se répondent. Les arguments portés par les acteurs peuvent être rattachés à plusieurs grands domaines ; ils sont soit d'ordre économique et social, soit écologique, soit relatifs à la notion de modernité.

1. Arguments économiques et sociaux

Entre nuisances ressenties, retombées positives et externalités négatives, les arguments sont divers et variés.

a. Bruit

Les détracteurs des loisirs motorisés en espace naturel utilisent comme principal argument visant à limiter ces pratiques, le bruit qui les accompagne et le dérangement induit pour de nombreux randonneurs et autres utilisateurs des espaces naturels. La nature est perçue comme « un lieu pour s'évader des bruits de la ville, se ressourcer, apprécier le calme et la douceur de la nature. » (Action Paysage N°26, 7). Ces arguments se trouvent résumés par la déclaration suivante : « Les loisirs motorisés sont incompatibles avec les activités telles que la randonnée pédestre, l'équitation ou le VTT dont les pratiquants recherchent le silence, le calme et la sérénité » (un opposant aux pratiques motorisées de loisir).

Les défenseurs des loisirs motorisés, eux, soulignent la méconnaissance de la nature dont font preuve, selon eux, leurs détracteurs. En effet, pour eux, la nature est un lieu vivant où les activités humaines ne sont pas absentes. Par ailleurs, d'après les défenseurs des loisirs motorisés, les engins motorisés, étant homologués, ils sont soumis à des normes en terme de bruit notamment, ce qui reporte le problème du dérangement lié au bruit au niveau de la norme elle-même et non au niveau des pratiquants.

Les opposants aux loisirs motorisés faisant du bruit une des principale composantes de leur combat, leurs pratiquants affirment qu'ils seraient les premiers à utiliser des véhicules électriques si ceux-ci étaient commercialisés ; bien que, selon leurs détracteurs, le bruit soit indispensable à leur plaisir. « Après, [...] je pense que aujourd'hui, [...] moins on fera de bruit plus ce sera facile. Arriver aux engins électriques on y arrivera sûrement mais... je pense dans quelques années » (concessionnaire de quad).

Par ailleurs, certains sont d'ores et déjà vigilants au bruit qu'ils peuvent faire. Ainsi, un motard indique à l'auteur principal de cet article qu'il roule en moto de trial car c'est une moto plus silencieuse que les autres.

b. Entre retombées économiques positives et externalités négatives

Les économistes utilisent le concept d'externalité (positive ou négative) pour faire référence aux conséquences (positives ou négatives) induite par une activité, autres que celles directement visées. En ce qui concerne les loisirs motorisés hors route, les principaux effets dénoncés sont le bruit, la pollution et les impacts écologiques alors que les retombées économiques positives sont mises en avant par les défenseurs de la pratique. Il est ici difficile de distinguer les pratiques liées à des formes de tourisme rural de pratiques locales ; si ce n'est qu'il arrive que des pratiquants locaux accusent les touristes (et/ou les excursionnistes) de provoquer un dérangement plus grand de par leur méconnaissance du territoire traversé et des zones fréquentées par d'autres usagers des espaces naturels.

Pour les pratiquants et défenseurs de ces activités, les formes de tourisme qu'elles engendrent sont une source importante de revenus pour les territoires concernés. Cela permet de faire vivre des zones sinistrées économiquement telles que des régions rurales reculées. Selon le Codever, les loisirs motorisés favorisent le maintien de milliers d'emplois locaux dépendant du secteur des activités motorisées (concessions et magasins spécialisés, guides...) et plus largement du secteur touristique (restaurateurs, hôteliers...), et ce, en particulier, pendant les saisons de basse fréquentation touristique.

Pour les opposants, les retombées se font au détriment d'un tourisme doux, les personnes voulant être tranquilles fuyant les espaces rendus bruyants par les moteurs d'engins tout terrain. Pour eux, les bénéfiques perçus grâce aux loisirs motorisés viennent se substituer à ceux que pourrait apporter un tourisme « doux » ; ils ne présentent donc pas un avantage pour

les territoires concernés, au contraire, puisque ceux-ci seraient désertés par les touristes non « motorisés », les habitants ayant en outre à subir les externalités négatives évoquées précédemment.

Toutes ces considérations reposent sur des perceptions partielles du réseau par chaque acteur impliqué dans la controverse. Des arguments stéréotypés s'échangent donc entre collectifs ou entre individus qui s'opposent.

c. Relation avec les autres usagers et les propriétaires et notion de respect

Les détracteurs des loisirs motorisés en espace naturel dénoncent le « manque de respect (accélération, grondements de moteurs... projection de cailloux et de boue... non respect des lieux, détérioration de l'environnement...) de la part des pratiquants de loisirs motorisés des droits des autres usagers, des exploitants et des propriétaires. »

Les pratiquants et leurs défenseurs font remarquer qu'une minorité de « motorisés » abuse mais que la grande majorité est respectueuse. D'après certains d'entre eux, « les relations entretenues avec les autres usagers des chemins empruntés par les motos sont généralement bonnes et sans conflit, sauf rares exceptions. »

Il existe donc un décalage important entre le discours des détracteurs des LMHR et de leurs défenseurs, les uns percevant un important irrespect alors que les autres considèrent qu'une minorité des pratiquants manque de respect ; cette minorité faisant beaucoup de mal à la majorité du fait de la mauvaise image qu'elle véhicule.

2. Arguments écologiques

a. Pollution et réchauffement climatique

D'un côté, l'aspect polluant des pratiques motorisées est mis en exergue : « à l'heure où la perspective de dérèglements climatiques se précise, ces loisirs voraces en carburant participent, à leur échelle, à la production de gaz à effet de serre. » (Mountain Wilderness, 2006a, 2)

De l'autre, la rationalité très limitée de ces arguments est mise en avant : « quelqu'un qui prend sa voiture pour aller jusqu'à son lieu de randonnée le dimanche ou aller voir un match de foot pollue au moins autant qu'un *loisir'iste vert* durant sa pratique » (défenseur des pratiques motorisées de loisir).

Les argumentaires se doublent d'actions de la part des collectifs qui s'opposent, chacun voulant prouver sa bonne volonté et son côté responsable.

Les défenseurs des loisirs motorisés et la compensation carbone

Beaucoup de reproches faits aux loisirs motorisés portent sur la pollution. Pour répondre à ces accusations, le Codever considère que deux solutions sont possibles. D'un côté, il existe des véhicules qui ne polluent pas mais ils ne sont pas encore commercialisés. De l'autre, un compromis peut être effectué en compensant les émissions de dioxyde de carbone en appliquant le principe de la compensation carbone. Il s'agit de chiffrer la distance annuelle parcourue sur les chemins et de compenser par le paiement d'une somme, proportionnelle au volume de CO₂ émis, versée à un organisme permettant la réduction des émissions de gaz à effet de serre ailleurs sur la planète. Il s'agit d'une démarche qui vise à compenser, mais aussi et surtout à faire savoir que les pratiquants de loisirs motorisés sont conscients de l'impact qu'ils ont. Ils sont, d'après eux, les premiers à appliquer ce principe dans le monde du loisir alors que des événements tels que les grandes compétitions internationales, par exemple,

provoquent une énorme pollution causée par les déplacements en avions des équipes et des supporters.

Les associations telles que Mountain Wilderness et la promotion des déplacements doux (transports en commun, co-voiturage)

Mountain Wilderness (MW) traduit sa lutte contre les pratiques polluantes en menant une campagne de promotion et de développement des transports en communs. Ceux-ci sont développés afin que chacun puisse rejoindre l'espace de ses loisirs sans utiliser sa voiture. Dans cette perspective un concours nommé « Changez d'approche » a été créé afin de récompenser les plus belles sorties en nature (ski, vélo, randonnée etc.) réalisées en utilisant les transports en commun pour se rendre sur le lieu de pratique.

b. Dégradation de la flore, dérangement de la faune et érosion

D'un côté les détracteurs des loisirs motorisés en espace naturel dénoncent le fait que « la multiplication de ces pratiques induit de réelles dégradations physiques de notre environnement naturel (décaissement, érosion accélérée, élargissement des itinéraires empruntés, saccage de la végétation, dégradation visuelle des paysages, pollution des torrents) » (MW « Loisirs motorisés en montagne : ça suffit ! » campagne de lutte contre la Croisière Blanche 2006). Mathieu Laupin (2006) dans le cadre d'un article rédigé au titre du PNR de la Chartreuse relève également les « nuisances sonores impliquant un dérangement important de la faune ».

D'un autre côté, les pratiquants et leurs défenseurs n'ont cessé de faire remarquer que des pratiques, telles que l'équitation notamment, ont un impact au moins aussi important. Par ailleurs, un pratiquant note que « la moto ne fait pas tant de bruit qu'on veut bien le dire, pour preuve il m'arrive de rencontrer et de surprendre de nombreux animaux ». Le fait de « surprendre des animaux » n'est pas un argument remettant en question l'impact des pratiques sur la faune puisque ceci relève du dérangement. D'ailleurs, et *a contrario*, un argument parfois porté par les défenseurs de la pratique est que le fait de faire du bruit limite les risques de surprendre les animaux alors que l'on se trouve déjà dans sa « zone de fuite », c'est-à-dire tardivement, l'animal pouvant alors se mettre en danger en fuyant précipitamment. Autrement dit, les activités silencieuses telles que la marche ou le VTT pourraient représenter un plus fort risque pour la faune.

3. Controverse autour de la notion de modernité (Latour, 1991)

Le rapport à la nature ainsi que le rapport à ce que l'on peut appeler des symboles de la société (moteur et goudron notamment) entretenus par les acteurs des défenseurs et des détracteurs des loisirs motorisés en espace naturel sont bien différenciés. C'est en cela que nous pouvons parler d'une forme de controverse autour de la notion de modernité telle que traitée par Latour (1991) qui met en cause dans son ouvrage la rupture nature / culture.

a. Le moteur : entre moyen de se déplacer dans la nature, élément de culture bruyant et outil de domination

Pour les uns – pratiquants des loisirs motorisés – le moteur est un moyen d'accéder à la nature et de la découvrir. L'un des acteurs interrogés déclare ainsi pouvoir être rapidement dans la nature, en toute tranquillité.

Pour les autres – détracteurs des pratiques motorisées – le moteur n'a pas sa place dans la nature. Selon eux, « on cause toujours un dérangement à la nature mais bien moins important quand on est sans moteur qu'avec moteur » (acteur de la défense de

l'environnement). De plus, « le pratiquant motorisé est sur son engin, il se croit plus fort, il est dominateur, il a de la puissance. Le rapport de domination est au détriment du pédestre. » (un naturaliste)

Selon les acteurs concernés, le rôle du moteur et les conséquences de son utilisation ne sont pas les mêmes. Il peut être considéré comme un élément participant à des enjeux de domination n'ayant pas sa place dans la nature, autant que comme un simple outil permettant de s'y déplacer sans difficulté.

b. L'absence de goudron symbole de nature et source de controverse

Pour beaucoup d'opposants, la limite de la pratique motorisée devrait se situer à la frontière entre voie goudronnée et voie non goudronnée. Cela se traduit par l'idée qu'il faudrait interdire la circulation sur les voies rurales (souvent non goudronnées) et continuer à l'autoriser sur les voies communales (souvent goudronnées).

Au-delà même de cela, pour certains, seuls des circuits – respectant la législation propre à ce type de terrain de pratique – devraient être ouverts aux loisirs motorisés tout terrain (il ne s'agirait alors plus à proprement parler de loisirs motorisés en espace naturel). Pour un agent de l'ONF, « A la limite on pourrait peut-être arriver à mettre en place des circuits avec une réglementation assez stricte [...] mais bon, ce n'est pas ce que veulent les gens. ». Un acteur de la défense de l'environnement indique de même que « il faudrait que la pratique se déroule sur des circuits aménagés, fermés ».

Pour d'autres, les pratiques motorisées sont incompatibles avec des milieux particuliers. Ainsi pour l'un des acteurs interrogés, « le quad est incompatible avec un massif forestier même si la charte de bonne conduite était appliquée. » (un naturaliste). En outre, les chemins sont assimilés aux espaces naturels à protéger. L'absence de goudron symboliserait donc la nature. Dans cette perspective, des réflexions telles que « Le fait que je sois naturaliste m'oblige à faire remarquer les impacts des pratiques en terme de dégradation des chemins. », marquent le lien établi entre chemin et nature ; alors même que le chemin est façonné par l'homme au même titre que les routes goudronnées.

III. INTERPRETATION & DISCUSSION

A. Des points de vue situés

Un aperçu des arguments qui s'échangent et s'opposent autour des LMHR a été exposé ici. Pour la plupart, ils se répondent point à point, et correspondent à une vision stéréotypée des pratiques ; les défenseurs et les détracteurs de ces activités construisant un point de vue situé et partiel de la réalité, leur permettant de défendre leur positionnement.

D'un côté le pratiquant responsable considère ce qu'il rencontre dans sa pratique comme étant la règle. De l'autre, l'opposant ayant affaire à un grand nombre de plaintes de la part d'adhérents ou de personnes excédées considère ces cas comme représentatifs de la pratique dans sa globalité.

Les acteurs auxquels sont liés (connectés) les différentes parties prenantes de la controverse et du conflit jouent sur les représentations de chacun. Or, il y a rarement co-présence⁴ dans le cadre de la controverse et des conflits sur les LMHR, ce qui empêche les acteurs opposés de construire des représentations communes. En outre, les uns et les autres refusent parfois sciemment de connaître les acteurs se trouvant dans « le camp adverse ». Ainsi, certains opposants aux LMHR ne souhaitent pas savoir que toutes les pratiques et tous les pratiquants ne sont pas équivalents et s'opposent en bloc aux LMHR et à ce qu'ils

représentent à leurs yeux. Ce propos est à nuancer dans la mesure où d'autres opposants cherchent en revanche à connaître le plus finement possible les activités afin de mieux s'y opposer.

Par surcroît, les visions individuelles sont conditionnées par les connaissances et les expériences de chacun. Ainsi, un naturaliste n'aura pas la même perception des impacts des LMHR qu'un promeneur « ordinaire ». De la même manière, un pratiquant aura développé des connaissances – relatives aux activités, aux engins ou encore aux chemins parcourus – qui lui apporteront une vision différente de celle d'un novice.

En vue de comprendre comment se façonnent les discours des différents acteurs en présence, il semble donc essentiel de déterminer où ces derniers se situent dans le réseau constitué autour des LMHR.

Nous parlons ici d'un réseau hybride, mêlant humains et non humains. En effet, la place et le rôle tout particuliers des objets ne doivent pas être négligés. Ainsi, par exemple, des engins homologués ou non homologués ne seront pas perçus de la même manière par les acteurs et n'auront pas le même impact sur le cours de l'action. Par ailleurs, un certain nombre de documents jouent un rôle dans la diffusion des argumentaires. Des articles de presse, des plaquettes ou dossiers construits à destination des élus, des chartes de bonne pratique sont autant d'éléments aux statuts et aux auteurs divers qui permettent la diffusion de certaines informations et de certains positionnements. Les objets font donc partie intégrante du collectif d'innovation sociale en amenant des connexions inédites.

En conséquence, il convient de retracer les connexions reliant les acteurs – qu'ils soient humains ou non-humains – en prenant soin de qualifier la nature des relations en jeu. Une caractérisation fine des liens devant permettre de mettre au jour les types de connexion jouant un rôle clé dans le réseau.

B. Pourquoi de telles oppositions ? Quelques pistes - De l'imaginaire au tangible

Si l'on explore quelque peu la littérature, tout un champ autour de la marche et d'un rapport quasi philosophique à la nature émerge. Ainsi, un certain nombre d'auteurs auraient été, et seraient encore, de grands marcheurs dont l'éthique transparaît dans les écrits.

Au-delà d'un imaginaire présent dans la littérature, les moteurs « de loisir » mobilisent à l'heure de la crise environnementale et sont souvent réprouvés en raison des nuisances sonores qu'ils engendrent.

1. Ces auteurs, des grands marcheurs

Un certain nombre de grands écrivains et de grands philosophes de ce monde furent, et sont encore, de grands marcheurs. Attachés aux valeurs et à la philosophie qui sous-tend leur marche, ils ont, au fil des siècles – de Rousseau à Lanzmann, participé au développement d'un imaginaire fort autour de la marche.

La sémantique propre à la marche s'ancre autour des notions d'harmonie, de lenteur ou encore de douceur. Pour Lanzmann (1985), « Marcher, c'est se mêler à la conversation des arbres, aux commérages des oiseaux, aux persiflages des reptiles. C'est se fondre dans la nature, se couler au fond du moule. ». Marcher c'est encore une découverte qui « se traduit par une vibration soudaine et harmonique entre le corps et le paysage » (Gros, 2011, 23). Cet imaginaire de la marche semble bien incompatible avec une approche motorisée de la nature et des paysages.

En filigrane point une éthique du cheminement dans la nature. « [...] il y a la lenteur de la marche, qui permet autre chose qu'une simple prise de vue. Le paysage n'est plus un objet qui m'est opposé, parce que je me le suis approprié lentement, pas à pas. Dès lors, ce n'est pas seulement par les yeux que je prends possession du paysage, mais **toutes les fibres du corps se l'approprient** » (Gros, 2011, 24-25). La confrontation à un engin motorisé qui traverse cet espace provoquerait alors comme une forme d'arrachement de ce paysage approprié par toutes les fibres du corps du marcheur illustrant avec force l'antagonisme et l'incompatibilité de ces activités.

Cette éthique se manifeste également dans la « nudité » du marcheur, d'autant plus humain et responsable qu'il n'a pas d'engin motorisé (Le Breton, 2001) ; il serait alors plus légitime que tout autre randonneur séparé de la nature par son véhicule, perdant cette humanité et cette responsabilité vis-à-vis de son milieu.

A l'instar de la marche, selon Kalaora (2001, 595), les sports de nature tels que l'escalade, le parapente ou les sports de glisse, pratiques douces, permettent « la rencontre harmonieuse et fusionnelle entre le corps et un élément naturel ».

A cette sémantique de l'harmonie et de la douceur s'oppose une sémantique de la conquête, de la pénétration, présente dans les grands récits fondateurs du motorisé tout terrain. Ainsi, les grandes Croisières Citroën des années 1920-1930, premières grandes épopées et expérimentations – grandeur nature – de prototypes de véhicules tout terrain, partent à la « conquête » de « continents ignorés », dans la lignée de la vague des explorateurs aventuriers. Ces aventuriers des temps modernes, s'élancent sur leur « méhari d'acier buveur de pétrole et d'huile. Ce digne animal du désert [venant] d'être chaussé de chenilles » (Audoin-Dubreuil, 2008, 117).

2. Ces moteurs qui nous mobilisent – Un rejet souvent épidermique

a. Une lutte symbolique contre des techniques dévastatrices

A l'heure de la crise environnementale, évoquée en ouverture, la conquête de la nature par des engins motorisés, l'envahissement même de ces espaces évoqué par certains acteurs, est une approche qui est bruyamment rejetée, relevant du politiquement incorrect. Les pratiques motorisées tout terrain sont d'ailleurs souvent qualifiées d'anachroniques, de dépassées ou d'un autre temps ; le temps des conquêtes modernes sur la nature.

Dans un élan de clairvoyance, Lamarck écrivit en 1820 une phrase encore ô combien d'actualité : « L'homme par son égoïsme trop peu clairvoyant pour ses propres intérêts et par son penchant à jouir de tout ce qui est à sa disposition, en un mot par son insouciance pour l'avenir et pour ses semblables, semble travailler à l'anéantissement de ses moyens de conservation et à la destruction même de sa propre espèce ». Des années plus tard, les loisirs motorisés apparaissent comme les symboles, voire les emblèmes, de ce penchant à jouir de tout, en tout lieu, au mépris apparent d'une prise de conscience élargie des problèmes écologiques actuels.

Plus qu'un symbole, les LMHR représentent, d'après certains des acteurs interrogés, un phénomène qu'il semble possible de résorber, ou plus radicalement d'anéantir, contrairement à d'autres combats environnementaux, tels la lutte contre la disparition de la couche d'ozone ou bien les disparitions d'espèces, qui sont perdus d'avance pour de simples individus ou regroupement d'individus. Alors que les écologistes se sentent comme des Don Quichotte face à des moulins à vent quand ils s'attaquent à nombre de vecteurs de

dérèglements ou de catastrophes environnementales, ils paraissent trouver un adversaire à leur mesure en l'objet des loisirs motorisés.

Au-delà du symbole qu'ils représentent, les moteurs dans la nature (pour le loisir) mobilisent en raison des nuisances, notamment sonores, qu'ils engendrent.

b. Le bruit, un actant central

Le bruit tient une place prédominante dans la controverse et les conflits autour des LMHR. En effet, c'est l'argument majeur des opposants, abondamment employé dans le cadre de la controverse générique. En outre, il est fréquemment générateur de conflits d'usages.

Ceux qui rejettent les LMHR célèbrent le « silence », une nature calme et tranquille.

Cependant, le silence au sens propre du terme est très rare, voire quasi inexistant. Si certains espaces de nature peuvent se vanter de n'être pas atteints par des bruits d'origine humaine, la nature elle-même est source de bruit ; le chant des oiseaux, le frottement des ailes des grillons, le tumulte des cascades, etc.

Il semble plutôt que les individus attribuent aux bruits qu'ils perçoivent une connotation affective ; des bruits liés à la nature, harmonieux et relaxants contrastant avec des bruits liés aux techniques humaines – bruits de moteurs, cris, etc., agressifs et stressants.

Pour aller plus loin dans la compréhension de la controverse et des conflits en étudiant la place et le rôle du bruit, émerge l'idée d'une approche par les paysages sonores – des milieux rurbains aux zones cœur de Parc Nationaux – ainsi qu'une analyse visant à découvrir pourquoi et comment le bruit mobilise les acteurs.

Dans cette perspective, l'analyse devrait se pencher sur l'origine de la production humaine de bruit, « productive » ou « de loisir ». En effet, selon Schafer (1991, 112) « l'accroissement considérable du bruit qu'a entraîné l'apparition des nouvelles machines n'a, en fait, rencontré que peu d'oppositions. » ; par contraste, l'apparition de bruits dans la nature, liés à des activités de loisir, a fait naître des phénomènes de contestation et subit une forte désapprobation. La question de l'utilité des pratiques se pose donc avec acuité ; les rapports entre pratiques professionnelles et de loisir le montrent également.

c. Ne pas confondre moteur productif et moteur récréatif

Les engins liés aux pratiques professionnelles passent inaperçus et semblent donc être des intermédiaires au sens de Latour (2006). A tel point que lors de l'Assemblée Générale de Mountain Wilderness (28 mars 2009), l'un des intervenants évoquant la chasse ou l'affouage, souligne que tous les ayants-droit peuvent ne pas avoir de véhicule agricole ou de 4X4, toutefois la « lisibilité » des véhicules agricoles étant évidente, il serait peut-être envisageable de les louer via les « CUMA ». Le terme de « lisibilité » est évocateur. Il traduit la « normalité » de la circulation des véhicules agricoles dans les espaces naturels.

Par contre, les véhicules utilisés dans le cadre de pratiques de loisirs peuvent être considérés comme des médiateurs dans la mesure où ils entraînent des réactions diversifiées et imprévisibles. Pour certains, ce sont des pratiques qui ne sont pas compatibles avec les milieux naturels et qui devraient être réduites, pour d'autres, ce sont des activités permettant un développement économique de régions rurales en désertification. Les loisirs motorisés ne sont donc pas acceptés au même titre que les activités motorisées dans un cadre professionnel du fait de l'absence de « nécessité » à utiliser un véhicule à moteur dans un espace naturel. Les véhicules motorisés de loisir agissent ainsi en médiateurs, en ce qu'ils « transforment,

traduisent, distordent et modifient le sens ou les éléments qu'ils sont censés transporter » (Latour, 2006, 58).

Au travers de cette opposition des pratiques professionnelles aux pratiques de loisirs transparait l'opposition courante entre société du travail et société du loisir (ou des loisirs). Le rapport au travail a évolué depuis l'instauration des congés payés et la réduction du temps de travail (avec notamment les accords Matignon de 1936 sous le Front Populaire) jusqu'à ce que Dumazedier (1962) appelle l'avènement d'une civilisation du loisir. Cependant, les principes régissant ces deux secteurs semblent différents. Ainsi, alors que la société du travail se doit d'être une arène productive appuyée par l'utilisation d'engins à moteur, la société du loisir apparaît devoir être, selon certains des acteurs interrogés, le lieu de l'utilisation privilégiée du corps sans recours à l'énergie d'un quelconque moteur. Cela s'illustre par la réflexion de l'un des acteurs interrogés faisant remarquer que les pratiquants de loisirs motorisés sont comme lui dotés de deux jambes et que s'ils veulent profiter de la nature ils peuvent les utiliser.

CONCLUSION

A la lumière du tableau des arguments portés par les acteurs se positionnant sur les LMHR, il est possible d'émettre des hypothèses sur les raisons de l'opposition à ces activités ainsi que des pistes pour une poursuite de l'analyse du réseau qui s'y rapporte.

Les arguments portés par les acteurs s'opposent sur les impacts perçus des activités. Ils s'articulent autour d'une dimension environnementale, relative à la pollution, au dérangement de la faune et à la dégradation de la flore, et d'une dimension sociale et économique, liée notamment aux nuisances sonores, aux retombées économiques et externalités négatives ainsi qu'au (manque de) respect – envers les autres usagers, des propriétaires, des exploitants, et des résidents. Un autre champ d'affrontement porte sur la vision de la nature et de la place que les moteurs, symboles par excellence de la technique humaine, peuvent y tenir.

Les arguments se répondent et s'opposent point à point, offrant une vision relativement stéréotypée de la situation. Les points de vues des acteurs semblent être fortement situés et liés à la position de chacun dans le réseau. En effet, les informations collectées ne sont pas les mêmes selon que l'on se trouve dans un camp ou l'autre, selon que l'on pratique ou non, selon que l'on adhère à une association ou non etc. De plus, les perceptions de la pratique et de ses effets sur les milieux – naturels et humains – sont conditionnées par les connaissances et expériences de chacun.

A l'aune de ces constats, il apparaît utile de retracer les connexions entre les acteurs – humains et non-humains – du réseau relatif aux LMHR en prenant soin de qualifier finement les relations qui les lient.

Plus globalement la question des LMHR peut être rapprochée de la crise environnementale à laquelle les hommes font face, ainsi qu'à la perte de sens et de repères liée à l'industrialisation. Face à cela, chacun se positionne différemment et les valeurs et intérêts défendus par les acteurs divergent.

D'un côté, les détracteurs des loisirs motorisés revendiquent le droit de se promener (sans moteur) dans une nature calme et tranquille, ce qu'ils considèrent comme étant incompatible avec le bruit de véhicules à moteur. En outre, ils défendent des valeurs liées à la responsabilité des hommes devant une nature ayant une valeur intrinsèque (Larrère, 1997). Les LMHR mettent à mal ces valeurs et interrogent notre rapport à la nature ; les oppositions

qu'ils rencontrent relèvent donc également du symbole d'un rejet tant de nos modes de vie que d'une vision hyper-moderne du monde.

De l'autre, les pratiquants de loisir motorisé revendiquent, eux, le droit d'accéder à la nature à l'aide de véhicules motorisés leur permettant de la découvrir, mettant à mal, par la présence de leur moteur, le calme auquel aspirent leurs opposants ainsi que leurs valeurs. Ils entendent parcourir des espaces naturels grâce à ces engins au même titre que les marcheurs, vététistes ou autres cavaliers.

Le bannissement des loisirs motorisés de la nature (chemins compris pour les *anti*) du fait d'impacts – sonores notamment – liés à des pratiques de loisirs, non productives, pose directement la question du rapport à l'utilité. En effet, selon Freund (1976, 103), il n'y a pas crise, et, par suite, pas conflit si une innovation est utile : « même soudaine, l'innovation ne se prolonge pas en crise, si elle est immédiatement utile du point de vue des commodités des usagers ». Cela fait écho au décalage entre l'absence d'opposition face à l'accroissement des bruits liés à l'apparition des machines – industrielles et agricoles notamment – (Schafer, 1991, op cit.) et les fortes levées de boucliers face aux bruits de moteurs d'engins motorisés de loisir.

Enfin, la centralité du bruit dans les débats, nous amène à évoquer les apports possibles d'une approche par la géographie sonore, visant à saisir les différents impacts du bruit des moteurs (de loisir) selon le paysage sonore environnant.

Finalement, l'imbrication d'arguments liés à des valeurs – écocentrées notamment – et d'arguments liés à des dérangements individuels – dont les nuisances sonores – interroge sur les interrelations entre controverse générique et conflits d'usage. Et ce, d'autant plus que les rencontres entre pratiquants motorisés et non motorisés semblent relativement rares, bien que laissant des traces durables dans les esprits des opposants. Tout se passe comme si croiser un moteur dans la nature réveillait la fibre anti-techniciste des détracteurs des LMHR.

BIBLIOGRAPHIE

AUDOIN-DUBREUIL A. (2008). *La première traversée du sahara en autochenille*. Grenoble : Glénat.

AYALA R.D., STRIVASTAVA P., BRODBECK C.J., CARTER E.A. et Mc DONALD T.P. (2005). *Modeling sediment transport from an off-road vehicle trail stream crossing using WEPP model*. 2005 ASAE Annual international meeting, paper No: 052017.

BOZONNET J.P. (2005, Juillet-Août). Le « verdissement » de l'opinion publique. *Sciences humaines*, Hors-Série n°49, 50-53.

BURY R.L., WENDLING R.C. et Mc COOL S.F. (1976). *Off-road recreation vehicles – A research summary, 1969 – 1975*. Texas agricultural experiment station, College station, TX., Texas A&M University system.

CALLON M., LASCOUMES P. et BARTHE Y. (2001). *Agir dans un monde incertain*. Paris : Edition du Seuil.

CARON, A. et TORRE, A. (2006, 10 mai). Vers une analyse des dimensions négatives de la proximité. Les conflits d'usage et de voisinage dans les espaces naturels et ruraux.

Développement Durable et Territoires, Dossier n°7. Repéré à l'URL : <http://developpementdurable.revues.org/2641>.

CHIN A., ROHRER D.M., MARION D.A. et CLINGENPEEL J.A. (2004). Effects of all terrain vehicles on stream dynamics. *General technical report SRS-74 from Ouachita and Ozark mountains symposium : ecosystem management research*. Ashville, NC., 292-296.

DUMAZEDIER J. (1962). *Vers une civilisation du loisir ?*. Paris : Éditions du Seuil.

FOLTZ R.B. et YANOSEK K.A. (2005). Effects of road obliteration on stream water quality. *Proceedings : Watershed 2005 : Managing watersheds for human and natural impacts*, American society of civils ingeneers, Williamsburg, VA., 12 p.

FREUND J. (1976). Sur deux catégories de la dynamique polémogène. *Communications*, Année 1976, Volume 25, Numéro 1, 101-112.

GODARD O. (2005). Le développement-durable, une chimère, une mystification ?. *Mouvements*, 2005/4 n°41, pp. 14-23. DOI : 10.3917/mouv.041.0014.

GROS F. (2011). *Petite bibliothèque du marcheur*. Paris : Flammarion.

KALAORA B. (2011). À la conquête de la pleine nature. *Ethnologie française*, 2001/4 Vol. 31, p. 591-597. DOI : 10.3917/ethn.014.0591

LAMARCK J.B. (1820). *Système analytique des connaissances positives de l'homme*. Paris : A. Belin.

LANZMANN J. (1985). *Fou de la marche*. Paris : Robert Laffont.

LARRÈRE C. (1997). *Les philosophies de l'environnement*, Paris : PUF.

LARRERE C. et LARRERE R. (1998, décembre). La crise environnementale. *Champs culturels* (Direction générale de l'enseignement et de la recherche), n° 8, 2-8.

LATOUR B. (2006). *Changer de société : Refaire de la sociologie*. Paris : La Découverte.

LAUPIN M. (2006). Maîtriser la circulation des véhicules motorisés dans les espaces naturels. *Magazine de la fédération des parcs naturels régionaux de France*, n°56, 4.

LE BRETON D. (2001, printemps). Chemins de traverse : éloge de la marche. *Quaderni*, n° 44, pp. 5-16. DOI : 10.3406/quad.2001.1478

LUSSAULT M. (2003). Coprésence. Dans LEVY J. et LUSSAULT M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, 211-213.

MEYER K.G. (2002). *Managing degraded off-highway vehicle trails in wet, unstable, and sensitive environments*. U.S. National Park Service, Report no. PB2005105502, 88 p.

MOUNET, J.P. (1996). Sports d'eau vive et pêche en rivière : un conflit asymétrique. *STAPS*, 40, Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble, 4-20.

MOUNTAIN WILDERNESS. (2006a). Un déferlement de nuisances. *Dossier Silence !*, p.2.

MOUNTAIN WILDERNESS. (2006b). *Loisirs motorisés en montagne ça suffit !*. Dossier de presse, 4 p.

OUREN D.S., HAAS C., MELCHER C., STEWART S.C., PONDS P.D., SEXTON N.R., BURRIS L., FANCHER T. et BOWEN Z.H. (2007). *Environmental effects of off-highway vehicles on bureau of land management lands : a literature synthesis, annotated bibliographies, extensive bibliographies, and internet resources*. U.S. Geological Survey, Reston, Virginia, 241p.

PAYSAGES DE FRANCE. (2006). Un guide juridique sur les loisirs motorisés. *Action Paysage*, n°26, 7.

PERRIN-MALTERRE, C. et MOUNET, J.P. (2009, 14 septembre). Canyoning et gestion de l'espace naturel. Les exemples du Vercors et du Massif des Bauges. *Espaces Temps net*, repéré à l'URL <http://espacestemp.net/document7874.html>.

SCHAFFER R.M. (1991 (1^{ère} traduction 1979)). *Le paysage sonore*. Paris : J.-C. Lattès.

STEPHENSON G. (1999). Vehicule impacts on the biota of sandy beaches and coastal dunes – A review from a New Zealand perspective. *Science for conservation*, 121, 1-14.

STOKOWSKI P.A. et LAPOINTE C.D. (2000). *Environmental and social effects of ATV's and ORV's : An annotated bibliography and research assessment*. School of natural resources, University of Vermont, 32 p.

Notes

¹ Présentation de l'Atelier Technique des Espaces Naturels devant le Réseau randonnées et activités de pleine nature, 2008

² Nous qualifions d'« anti » un collectif qui se dit en fait pour l'adaptation de ces pratiques à l'environnement et donc pas à leur exclusion totale mais qui ne cache pas que leur disparition ne les « dérangerait pas ».

³ <http://quad.nature.evasion.free.fr/page%20historique.html> (consulté le 14/06/2009)

⁴ Coprésence est ici pris au sens de la coprésence matérielle de Lussaut (2003), c'est-à-dire au sens de la proximité physique