

## COMPTES RENDUS DE THÈSE

# LES LOISIRS MOTORISÉS HORS ROUTE

## CONFLITS, CONTROVERSE ET RÉSEAUX

### D'ACTANTS

LISA HAYE

THÈSE DE DOCTORAT EN STAPS, UNIVERSITÉ DE GRENOBLE ALPES, SENS

DIRIGÉE PAR JEAN-PIERRE MOUNET ET JEAN-MICHEL DECROLY

(SOUTENUE LE 28 NOVEMBRE 2012)

[lisa.hc@laposte.net]

Cette thèse se propose d'analyser la controverse environnementale et les conflits entourant les pratiques de loisir motorisé hors route (LMHR) – quad, 4x4 et moto sur les chemins. Elle s'inscrit dans la lignée des travaux réalisés en sociologie portant sur les sports de nature, et plus précisément sur les controverses environnementales relatives à ces activités.

En France, les LMHR paraissent être les activités de loisir faisant le plus ressortir les problématiques de partage de l'espace et d'impact sur les milieux fréquentés. Ainsi, les gestionnaires rencontrent des difficultés particulières face à leur gestion. Ces loisirs font face à de vives oppositions de la part d'un certain nombre d'acteurs ; à la fois du monde de la protection de l'environnement, mais

aussi des sports de nature dont les adeptes fréquentent parfois les mêmes chemins.

Les LMHR font émerger des doutes sur la place de l'homme dans la nature, des interrogations sur les activités que l'on peut déployer dans les espaces ruraux ; ils questionnent nos rapports aux autres et à notre environnement. Ces oppositions se traduisent par le développement d'arguments stéréotypés, d'un côté comme de l'autre, ceux-ci se répondant point à point (Haye et Mounet, 2011). Une controverse se développe ainsi sur la scène publique. On peut situer le début des débats à ce sujet à la fin des années 1980 avec les discussions autour de l'élaboration d'un projet de loi visant à encadrer la circulation motorisée sur les chemins, loi finalement votée en janvier 1991<sup>(1)</sup>.

Dans le même temps, ce sont des activités dont les impacts (bruit et odeur, notamment) peuvent renforcer les risques de conflit d'usage entre usagers des chemins. Alors que sur la scène publique se développe une controverse autour des LMHR, des tensions, voire des conflits, émergent dans certains territoires, du fait de la présence d'engins motorisés de loisir sur les chemins. De ce fait, notre problématique s'est orientée vers l'analyse des interrelations entre la controverse se déployant sur la scène nationale et les conflits locaux auxquels certains territoires tentent de faire face.

Pour répondre à ces questionnements, nous avons adopté un cadre théorique "souple" permettant de faire émerger les résultats du terrain par un suivi méticuleux des acteurs

et des traces laissées par les déplacements (les “traductions”) des actants. Afin de rendre compte de la complexité et de la richesse des relations constituant le(s) réseau(x) étudié(s), nous avons élaboré une méthodologie visant à exploiter les ressources des outils de visualisation et d’analyse de réseau, fondés sur la théorie des graphes. Nous avons ainsi pu retracer les réseaux d’acteurs (humains et non humains) enrôlés dans la controverse et les conflits autour des LMHR en partant de la scène nationale et de trois scènes locales plus ou moins conflictuelles, et dont deux d’entre elles faisaient l’objet de démarches de concertation.

Nous avons tout d’abord déployé les argumentaires des uns et des autres (Haye et Mounet, 2011). Ceux-ci s’articulent autour de quelques axes principaux. Nous avons mis en évidence une dimension biologique centrée sur les impacts environnementaux, une dimension humaine centrée sur le dérangement des autres usagers des chemins et un axe portant sur une vision différenciée de la nature et de la fréquentation des chemins.

Parallèlement, nous avons dressé un panorama des acteurs, humains et non humains, pris dans la controverse. Afin de rendre compte de la dynamique du “collectif”, nous avons choisi des dates clés pour visualiser l’état global du réseau à des périodes ayant une certaine cohérence interne. 1987 marque la naissance de collectifs nationaux visant à défendre deux points de vue opposés, l’un en faveur

des LMHR, l’autre contre. 1991 est la date de la signature de la loi Lalonde portant sur la circulation des engins motorisés dans les espaces naturels. 2005 correspond à la parution de la circulaire Olin rappelant la loi et précisant certains aspects de son application. De 2005 à 2007, le “collectif” a évolué en réaction à la circulaire Olin. Une dernière période de 2007 à nos jours permet de visualiser l’état actuel du “collectif”.

Avant 1987, d’après nos enquêtes, il n’existe pas à proprement parler de “collectif”, au sens de Latour (2006) ; les acteurs sont diffus, ne sont pas structurés, la réglementation est à chercher dans différents textes de lois qui ne sont pas spécifiques à la circulation des engins motorisés dans les espaces naturels, la controverse ne semble pas encore avoir éclaté.

En 1987, l’annonce d’un projet de loi spécifique aux LMHR commence à circuler chez les pratiquants, les associations de protection de l’environnement et les institutions liées aux activités non motorisées. Les acteurs commencent à se structurer ; deux collectifs voient le jour, la Coordination pour l’adaptation des loisirs motorisés à l’environnement (Calme), d’un côté, et le Collectif de défense des loisirs verts (Codever), de l’autre : la controverse émerge sur la place publique. Ces deux collectifs ont pour vocation de faire du lobbying auprès du ministère chargé de l’écologie, porteur du projet de loi, afin de défendre leurs intérêts respectifs.

En 1991, la loi Lalonde est votée. La Calme se met en sommeil, sa raison d’être ayant été d’influer sur le contenu de la loi. Le Codever se développe, il met en place des démarches visant à structurer la pratique sur le terrain et à défendre les intérêts des usagers motorisés des chemins. Un maillage est mis en place avec des sections départementales et des délégués départementaux permettant de diffuser des informations sur le terrain et, en miroir, de faire remonter des données sur ce qui se passe sur le terrain. Un guide juridique à destination des pratiquants est diffusé ; une garantie “protection juridique” est établie.

À la suite de l’homologation des quads, en 2003, et de l’accroissement du nombre d’usagers motorisés des chemins qui s’en est suivi, la circulaire Olin est publiée en 2005. Ce texte redynamise la controverse, enrôlant de nouveau la Calme (composée d’un plus grand nombre d’associations que précédemment) et provoquant une scission du côté de la défense des LMHR entre le Codever, d’un côté, et la Coordination des randonneurs motorisés et usagers des chemins (Coramuc), nouvellement créée, de l’autre. Cette période marque une nette multiplication des entités enrôlées dans la controverse.

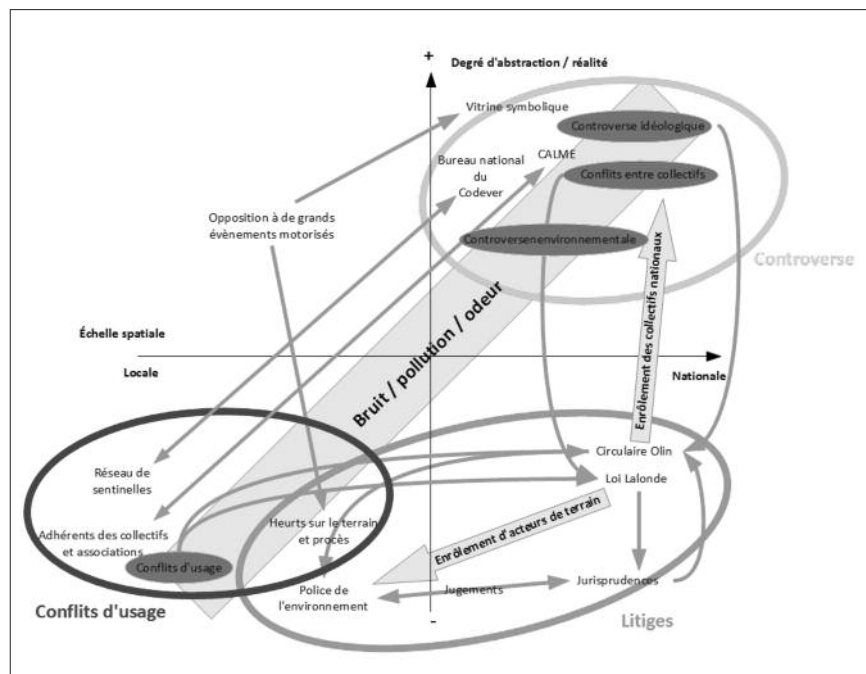
Enfin, entre 2007 et 2012, on peut noter l’investissement nouveau de la Fédération française de motocyclisme (FFM) pour la défense et la structuration des LMHR – alors qu’elle se centrait avant sur les activités sur goudron. De même, le ministère

chargé des sports s’empare du dossier et travaille avec le ministère chargé de l’écologie, notamment sur le dossier des plans départementaux des itinéraires de randonnées motorisées (PDIRM), remis à l’ordre du jour par la circulaire Olin. Finalement, on est encore dans une phase de multiplication des entités ; la controverse n’est pas close, loin de là.

Nos enquêtes ont montré qu’il existait peu d’innovations sociales entre camps ; les relations semblent être bloquées sur des échanges d’arguments génériques stéréotypés, devant pour la plupart des “intermédiaires” (au sens de Latour). Les innovations relevées concernent principalement le développement d’associations nouvelles au sein de chaque camp, chacun cherchant à faire valoir au mieux ses intérêts. D’un côté comme de l’autre, la vision du camp adverse reste limitée et, à plus forte raison, les interactions avec celui-ci sont réduites.

Concernant la dynamique du réseau, les éléments ici présentés laissent apparaître que les évolutions juridiques ont joué un rôle structurant.

Nous avons posé, en début de recherche, l’hypothèse que la proximité (géographique et organisée) pourrait avoir des effets bénéfiques sur les processus d’innovation sociale, notamment en termes de création d’associations nouvelles entre défenseurs et détracteurs des LMHR. Nos résultats ont plutôt mis en évidence, sur la scène du Pilat en particulier,



Espace des antagonismes selon l'échelle spatiale et le degré d'abstraction par rapport à la réalité

des effets négatifs de la proximité – Torre et Beuret (2012, p. 7) évoquent des “proximités bloquantes”. En effet, les liens individualisés sont parfois porteurs de telles tensions, passionnées, que le salut serait à trouver dans des relations nouées avec des acteurs extérieurs au territoire, moins directement impliqués, notamment des acteurs de la scène nationale<sup>(2)</sup>.

Finalement, si l’on combine nos différents résultats et l’interprétation que nous en avons proposée, il est possible de représenter un espace à deux dimensions faisant apparaître les différentes dimensions des antagonismes – nous empruntons les trois dimensions “controverse”, “conflits d’usage”, “litiges” à Callon et Rip

(1992) – et les liens entre eux (cf. illustration). D’après Callon et Rip (1992), les oppositions entre acteurs peuvent s’exprimer selon trois registres distincts : les controverses, les conflits d’usage et les litiges. Ces trois registres relèvent de trois pôles différents : au pôle sociopolitique sont associés les conflits, au pôle scientifico-technique s’appliquent les controverses et au pôle réglementaire répondent les litiges.

Il apparaît que la dimension la plus concrète, ancrée sur le terrain, est incarnée par les conflits d’usages liés notamment au bruit, aux odeurs et à la pollution émise par les engins motorisés. D’après nos enquêtes, les rencontres entre usagers sont appa-

remment relativement rares. Cependant, malgré la rareté des rencontres, leurs occurrences, lorsqu'elles mettent en présence des adhérents d'associations impliquées dans la controverse ou des personnes qui connaissent ces associations, font l'objet de remontées d'informations aux collectifs moteurs de la controverse. Ces derniers s'emparent de ces informations et les intègrent à l'élaboration de leurs argumentaires. Bien que les rencontres soient rares, la concentration des récits qui en sont fait auprès des protagonistes de la controverse les rend prégnantes. D'ailleurs, les entités qui traversent le plus largement les conflits d'usage et la controverse sont le bruit et la pollution, éléments de dérangement sur le terrain et arguments génériques les mieux établis. Par contre, les acteurs interrogés évoquent peu les arguments liés aux impacts des pratiques sur les milieux naturels.

Par ailleurs, la controverse autour des LMHR s'inscrit dans une période de crise environnementale où l'homme est à la recherche de la place qu'il est en droit d'occuper dans la nature. Dans cette perspective, les moteurs constituent un symbole par excellence de la technique humaine qui n'est pas nécessairement bonne à laisser se diffuser dans tous les espaces, d'après certains acteurs.

À la charnière entre controverse et conflits sur le terrain, les oppositions aux grands événements motorisés se situent à un degré intermédiaire. Ils donnent lieu à des

implications locales sur les lieux des événements, mais sont le fait d'acteurs de la controverse qui souhaitent en faire une vitrine symbolique.

Enfin, les textes réglementaires nationaux ont directement pour visée un impact sur le terrain – à savoir cadrer les pratiques afin de réduire les conflits d'usage et les impacts environnementaux –, mais jouent également un rôle moteur dans la controverse. Ainsi, la circulaire Olin a grandement participé à la dynamisation de la controverse dans la deuxième moitié des années 2000 – un recours devant le Conseil d'État a d'ailleurs été déposé par le Codever contre ce texte –, alors que le projet de loi Lalonde avait été à l'origine de la structuration de la controverse avec la naissance de deux collectifs nationaux.

Notre thèse a ainsi permis, par l'utilisation d'outils de visualisation de réseaux mis au service de la théorie de l'acteur réseau, de mettre en évidence la dynamique des mobilisations relatives aux LMHR. D'abord, il semble que nous soyons encore dans une phase de multiplication des entités, le réseau se reconfigurant au gré des projets de textes réglementaires. Ensuite, nous avons montré les différentes connexions qui pouvaient exister entre les tensions sur le terrain et les oppositions relevant de la controverse nationale – ces oppositions prenant racine sur le terrain mais s'en déconnectant progressivement. ■

## NOTES

(1) Loi sur la circulation des engins motorisés dans les espaces naturels du 3 janvier 1991, dite loi Lalonde.

(2) Un parallèle peut ici être effectué avec les préconisations de Coralie Mounet qui explique, dans le cadre de la gestion du sanglier, que "pour enrayer la production de micro-social conflictuel, il est nécessaire d'opérer un certain arrachement aux relations locales entre les acteurs, de collectiviser un peu plus le patrimoine 'sanglier'. Un cadrage global permettrait de limiter ces conflits interpersonnels" (Mounet, 2007, p. 515).

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Michel CALLON et Arie RIP, "Humains, non-humains : morale d'une coexistence", dans Jacques THEYS et Bernard KALAORA (dir.), *La terre outragée*, Diderot, 1992.

Lisa HAYE et 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*, vol. 57, 2011.

Bruno LATOUR, *Changer de société, refaire de la sociologie*, La Découverte, 2006.

Coralie MOUNET, *Les territoires de l'imprévisible. Conflits, controverses et "vivre ensemble" autour de la gestion de la faune sauvage. Le cas du loup et du sanglier dans les Alpes françaises*, thèse de doctorat, Université Joseph-Fourier - Grenoble I, 2007.

André TORRE et Jean-Eudes BEURET, *Proximités territoriales*, Economica, 2012.