



codever

collectif de défense des loisirs verts

Monsieur le Président de la Commission
d'enquête du projet de Charte révisée du
Parc naturel régional du Livradois Forez

Envoi via le registre dématérialisé

**Objet : contribution à l'enquête
publique portant sur le projet de Charte
révisée du Parc naturel régional du
Livradois Forez**

Sens, le 9 avril 2025,

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 du Livradois Forez, 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 sur le sujet.

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 en effet un territoire 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

codever.fr

CODEVER, 19 Boulevard du Pont Neuf, 89100 SENS. Tél. : 09 650 444 76

naturel, culturel et humain qui présente des qualités singulières. Ce développement est sensé respecter 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.

Eu égard à ses objectifs statutaires, le Codever a étudié les documents soumis à l'enquête publique, pour tout ce qui concerne les sports de nature terrestres, notamment ceux qui utilisent des chemins pour parcourir la nature.

Préambule

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 des effets sur l'environnement.

Cela fait ainsi bientôt 20 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, même motorisées, est faible voire négligeable sur le long terme, contrairement aux opérations menant à l'artificialisation des sols.

Malgré cela, les organisateurs de manifestations sportives même non-motorisées se retrouvent de plus en plus contraints par les exigences formulées par les responsables des sites Natura 2000. La charte affichant la volonté de faire passer la superficie des zones de protection forte de 542 ha à 17 691 ha en 2014 (page 306 de la charte), ces contraintes augmenteront mécaniquement à l'avenir, sur toutes les activités humaines. Le risque de décourager les organisateurs s'accroît.

En outre, et bien qu'aucune disposition ne le prévoie explicitement, les PNR sont le plus souvent appelés à donner leur avis sur les manifestations de sports de nature se déroulant sur leur territoire. Et en cette matière, nous constatons là aussi des exigences toujours plus drastiques, qui viennent s'ajouter aux exigences législatives ou réglementaires. Les organisateurs d'évènements sportifs de nature, motorisés comme non-motorisés, se découragent progressivement.

S'agissant des sports de nature non motorisés, tels que la randonnée pédestre ou équestre, ou encore le VTT, la mesure 3.4.1 paraît satisfaisante.

Celle-ci prévoit en effet de « développer et qualifier une offre de tourisme expérientiel et responsable ». Cette orientation inclut le développement des activités de pleine nature en aidant les acteurs du tourisme à proposer des prestations et en améliorant l'offre en matière d'hébergement et de restauration.

Il est mentionné le renforcement ou le développement de l'offre d'itinérance, de voies et de services pour la pratique des activités de pleine nature telles que le VTT, la randonnée, l'escalade, le bivouac, sans porter atteinte aux milieux naturels et aux paysages. Toutefois nous n'avons pas lu d'objectifs chiffrés.

Nous sommes toutefois circonspects quant à l'objectif, plusieurs fois répété, de promouvoir la « vertu », sans définir précisément ce qui est attendu.

Ainsi, la mesure 3.4.1 ambitionne de « garantir le caractère **vertueux** des projets touristiques » (p.234).

Les communes et les EPCI s'engagent à « veiller, lorsqu'elles portent des projets d'évènement, d'équipement ou d'aménagement touristique, à ce que leurs projets soient **vertueux** » (p.235).

Les départements et la région s'engagent à « veiller, lorsqu'ils portent des projets d'équipement ou d'aménagement touristique sur le Livradois-Forez, à ce que ces projets soient **vertueux** » (p.236).

« L'État s'engage à veiller à ce que les projets d'évènement, d'équipement ou d'aménagement touristique sur le Livradois-Forez, nécessitant des déclarations ou des autorisations préalables, soient **vertueux** » (p.236).

Bien sûr, dans le contexte de la Charte du Parc naturel régional Livradois-Forez, on peut imaginer que la « vertu » pourrait s'entendre comme la qualité d'actions ou de projets qui sont menés de manière responsable et durable, en minimisant leurs effets néfastes sur l'environnement et en contribuant au bien-être social et à la préservation du territoire.

Toutefois, l'absence de définition précise des attendus en cette matière laisse augurer des interprétations diverses et variées. Les porteurs de projet doivent respecter des lois, des règlements, des normes et des cahiers des charges qui sont, eux, précisément définis. Cependant, on voit mal comment juger le « caractère vertueux » d'un projet alors qu'aucune grille de critères n'est fournie.

Nous suggérons qu'en lieu et place de ces appels à la « vertu » il soit fait référence à des objectifs clairs et précis, qui peuvent être fixés par des lois, des règlements, des normes, des cahiers des charges ou même des dispositions de la charte tant qu'elles ne sont pas interprétables subjectivement.

S'agissant des sports de nature motorisés

Parmi les habitants du territoire du PNR se trouvent aussi des adeptes de la randonnée motorisée et de l'enduro.

La pratique de ces activités est menacée dans la quasi-totalité des PNR, du fait d'une stratégie discriminante qu'il est facile de mettre en évidence en deux points.

Premier point, les sports de nature motorisés ne sont pas traités dans la mesure 3.4.1, ce qui est anormal puisqu'ils répondent à la définition des sports de nature que donne le Code du Sport¹.

Second point, la charte considère que les sports de nature non-motorisés sont plus légitimes à utiliser les chemins ruraux que les sports de nature motorisés, et incite en conséquence les maires à interdire ces voies aux véhicules à moteur. Cette orientation discriminatoire pose problème dans la mesure où 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 (articles L.100-1 et L.100-2 du Code du Sport).

Par ailleurs, l'impact des loisirs motorisés sur l'environnement est le plus souvent établi sur la base de préjugés et non d'études scientifiques. Cet impact est en réalité tellement faible au regard d'autres problématiques (artificialisation des sols notamment) 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.

Ces constats n'empêchent pas les préjugés. 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, de CO₂ émis, etc.)

Il en est de même en ce qui concerne le dérangement de la faune par les activités récréatives humaines en milieu naturel. Les résultats d'une méta-analyse publiée en 2016 dans une revue scientifique (revue par les pairs) sont venus contredire certains préjugés. Les auteurs ont en effet remarqué que « *Contrairement à la perception du public, les activités non motorisées présentaient davantage de preuves d'un effet négatif des loisirs que les activités motorisées, les effets étant observés 1,2 fois plus fréquemment.* »²

À l'aune de cette publication, il est permis de s'interroger sur le fondement de la volonté de réglementer la circulation motorisée de loisir sur les chemins de très vastes secteurs, y compris hors des zones de protection fortes (charte, mesure 4.1, p. 245), tout en organisant en parallèle le développement des activités sportives non motorisés et le tourisme (charte, mesure 3.4.1).

Entendons-nous bien : comme indiqué précédemment, le CODEVER n'a rien contre les sports de nature non motorisés. Bien au contraire ! Nous nous réjouissons de la volonté affichée de développer ces activités, cet objectif figurant d'ailleurs dans notre objet statutaire.

¹ « 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).

² Lien vers l'étude : [Effects of Recreation on Animals Revealed as Widespread through a Global Systematic Review | PLOS ONE](#)

En revanche, nous déplorons le traitement différentiel entre sports de nature non-motorisés et motorisés, systématiquement au détriment de ces derniers. Volonté de développer les premiers, incitation à faire disparaître les seconds sur de vastes zones géographiques.

On relève ainsi que seules 14 communes sur 169 (8 %) ont jusqu'ici jugé nécessaire de se doter d'un arrêté réglementant la circulation motorisée sur les voies et chemins (diagnostic, P. 37). Or, la charte révisée incite une centaine de communes supplémentaires à réglementer (selon notre relevé des communes situées dans les « zones à enjeux » du plan. Le nombre précis n'est pas connu). Soit une commune sur deux dans le nouveau périmètre de 191 communes !

C'est donc bien le Parc qui incite les maires à limiter la circulation motorisée sur les chemins. On observe cette tendance à l'interdiction de principe du loisir motorisé dans la quasi-totalité des révisions de chartes, ce qui est bien la preuve que cette stratégie relève avant tout d'une idéologie sans réel fondement scientifique. D'ailleurs, si le diagnostic de territoire ou l'évaluation environnementale évoquent l'impact négatif sur les milieux naturels – pour les activités non motorisées comme motorisées - il ne cite aucune étude scientifique à l'appui.

Nous devons reconnaître que le processus prévu ici paraît moins sévère que d'habitude : dans les « secteurs à enjeux », des « concertations » devront déterminer des « zones à enjeux prioritaires » ; puis il faudra étudier les « schémas de fréquentation », qui pourront « éventuellement » prévoir de créer des « plans de circulation » ; lesquels devront alors être mis en place par l'édiction d'arrêtés municipaux.

Toutefois, in fine, et considérant ce que nous voyons ailleurs, nous serions étonnés que cette démarche aboutisse à autre chose qu'à une augmentation considérable du nombre d'interdictions de circuler.

C'est d'autant plus vrai que le site classé des Hautes-Chaumes devrait bientôt voir sa superficie passer de 700 ha à un peu plus de 14 000 ha (soit une superficie multipliée par 20 !). Or, c'est un site où l'arrêté pris par le Préfet du Puy de Dôme ne permet plus de circuler que sur quelques routes. Il n'existe ainsi plus un seul chemin permettant de circuler à travers ce site entre Loire et Puy-de-Dôme, ce qui paraît pour le moins excessif. Il est à parier que l'interdiction actuelle sera étendue au nouveau périmètre du site classé, ce qui est passé sous silence par la charte.

Et c'est d'autant plus vrai encore que la mesure 4.1 s'appuie sur un « état des lieux de la circulation motorisée du Livradois-Forez » établi en 2021, qui semble avoir déjà pris parti, étant donné la classification déjà opérée entre les divers chemins non goudronnés recensés sur le territoire du parc :

- 279 km de chemins interdits à la circulation des VLM du fait des arrêtés existants,
- 1665 km de chemins à éviter lors de l'organisation d'une randonnée motorisée du fait de fortes sensibilités environnementales des zones qu'ils traversent et/ou des conflits potentiels avec d'autres usagers des espaces naturels,
- 5669 km de chemins sensibles du fait de la prise en compte des zones naturelles remarquables inventoriées ainsi que des habitants locaux,
- 1929 km de chemins sans contraintes particulières du fait de l'absence des zones naturelles inventoriées, habitations et autres boucles de tourisme.

Ainsi sur 9542 km de chemin non goudronnés :

- 279 km sont déjà interdits
- 7334 km (77 % !) pourraient à terme faire l'objet d'une restriction au vu des critères avancés.

Il est à noter que la version complète de cet état des lieux n'est pas disponible. Nous l'avons réclamée, et il nous été répondu qu'il s'agit d'un document de travail ne pouvant être diffusé publiquement. Seule une synthèse d'une page nous a été envoyée.

C'est un problème, puisqu'il est impossible de vérifier la méthodologie employée, la teneur des données recueillies, les données environnementales utilisées, etc., alors même que, il faut le souligner encore, cette étude a servi de base à la mesure 4.1.

Cette étude est en outre incomplète, comme le précise la synthèse elle-même (« Une étude complémentaire sur la pratique motorisée de loisir serait nécessaire pour compléter ce premier travail. »), mais aussi le document de diagnostic (« malgré des données incomplètes sur l'intégralité du territoire », p. 36), de même que l'évaluation environnementale (« La connaissance des pratiques de loisirs motorisés sur le territoire est relativement faible en dehors des manifestations encadrées. », p. 52).

En d'autres termes, il est proposé au public et aux élus de valider une mesure dont le contenu est basé sur un « document de travail », non publié, établi à partir de données partielles, et qui méconnaît la pratique individuelle, c'est-à-dire au bas mot 80 % de l'activité dont il est question³.

Par ailleurs, la mesure 4.1 nous semble outrepasser pour une large part les dispositions établies par le Code de l'Environnement.

En premier lieu, selon l'article L362-1 du Code de l'Environnement, « (...) 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. »

Ainsi, ce sont tous les véhicules à moteur qui sont visés, et non pas seulement ceux qui sont utilisés pour les activités de loisirs.

Or, la mesure 4.1 ne vise que les « loisirs motorisés ». Elle ne prévoit aucune étude ni aucune mesure relative à la circulation des engins forestiers ou agricoles, du transport routier, des trajets du quotidien...

Les zones à enjeux figurant au plan sont pourtant traversées par de nombreuses voies communales et routes départementales, sur lesquelles le volume du trafic quotidien se révèle à coup sûr nettement supérieur à celui des véhicules motorisés de loisirs sur les chemins.

³ S'agissant d'une étude financée par le Parc, dont les résultats servent de justification à une « mesure phare », nous estimons que cet état des lieux aurait dû être intégré au diagnostic ou directement mis à disposition du public dans le cadre de cette enquête.

Le parti-pris affiché de la mesure nous semble par conséquent discriminatoire, et surtout peu efficace pour atteindre l'objectif de préservation des milieux, puisqu'il ignore les plus grandes causes.

En second lieu, selon l'article L362-1 du Code de l'Environnement, « (...) 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.** »

Cette rédaction est issue de la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

Lors de la deuxième séance publique du mercredi 18 mars 2015, Mme Ségolène Royal, alors ministre de l'Écologie, précisait aux députés :

« L'amendement n° 1511, quant à lui, a pour objet de préciser que la définition d'orientations ou de mesures relatives à la circulation de véhicules à moteur sur les voies et chemins de chaque commune classée **visent des motifs de préservation des paysages et du patrimoine naturel et culturel, correspondant aux missions premières des parcs**, définies par le code de l'environnement. »⁴

Or, le contenu de la mesure 4.1 est à plusieurs reprises justifié par des motifs relatifs à la cohabitation avec les autres usagers de la nature.

Exemples extraits de la page 243 de la charte :

- « limiter le plaisir de chacun (cohabitation difficile entre différentes activités sur un même lieu, au même moment) »
- « le syndicat mixte du Parc a engagé de longue date une approche globale basée sur la conciliation des usages et la concertation avec les représentants des différents pratiquants d'activités de pleine nature et des autres usagers. Ainsi, des outils et dispositifs ont été mis en place pour permettre un usage partagé et non conflictuel des espaces naturels tout en veillant à leur préservation »
- « La cohabitation des usages »
- « l'objectif est d'inscrire la circulation des véhicules à moteur de loisirs dans une démarche concertée et de partage de l'espace respectant la fragilité des milieux naturels et la biodiversité, les paysages, les autres usagers et activités humaines du territoire et le cadre de vie des habitants. »

Même s'il est louable de chercher à résoudre les conflits d'usage potentiels ou les atteintes à la tranquillité publique – et le CODEVER y prend activement sa part à travers de nombreuses

⁴ [Assemblée nationale ~ Deuxième séance du mercredi 18 mars 2015](#)

actions⁵ – la charte ne peut invoquer ces motifs pour définir sa mesure 4.1. Ils n’ont en effet rien à voir avec la préservation des paysages ou celle du patrimoine naturel ou culturel. La quiétude des autres usagers ne devrait donc pas servir de justification aux mesures mises en place par le Parc dans le but de limiter la circulation motorisée. La question de la tranquillité publique relève des maires, qui sont ceux qui connaissent le mieux leur territoire communal et ce qu’il s’y passe.

On ajoutera pour finir que la conciliation des différents sports de nature relève, dans chaque département et de façon notoire, de la Commission départementale des espaces sites et itinéraires de sports de nature, qui ne semble pas avoir été consultée, pas plus que le Comité départemental Olympique et sportif, lui aussi compétent en matière de sports de nature.

Au-delà de l’argument juridique, on constate ici la volonté de réserver les chemins ruraux aux usagers « doux » en estimant que leur plaisir et leur tranquillité sont plus légitimes et suffisent à justifier de leur attribuer prioritairement l’usage des chemins.

Nous déplorons cette hostilité de principe car elle contredit la volonté de concilier les usages en désignant des activités qualitativement supérieures à d’autres.

En outre, on ne voit pourtant pas pourquoi un marcheur, un vététiste ou un cavalier ne pourraient pas croiser un randonneur à moto, en quad ou en 4x4, dès lors que la largeur du chemin le permet. À notre connaissance cette cohabitation n’a jamais entraîné d’accident grave. Elle est, au pire, génératrice d’incivilités. Et au vu des témoignages que nous recueillons, si l’on veut bien mettre de côté les méfaits du rodéo motorisé qui n’ont rien à voir avec la pratique des randonneurs motorisés, les plus agressifs ne sont souvent pas ceux que l’on croit.

Enfin, la stratégie présentée dans la charte ne tient pas compte de l’évolution vers la motorisation électrique, ni du fait que les véhicules à moteur sont souvent les seuls permettant aux personnes à mobilité réduite d’accéder à la nature.

À propos des chemins ruraux

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

Certes, ce sont des voies particulières. Le chemin rural qui traverse un champ ou un bois est globalement un lieu avec plus de biodiversité. Des espèces l’utilisent aussi pour se déplacer ou s’étendre. 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 la nature et le « revêtement naturel » des chemins ruraux. Et il faut conserver les usages qui en sont faits puisque ce sont les usages qui les façonnent. C’est un cercle vertueux : chemin / usage et entretien / biodiversité / chemin... comme il en existe pour

⁵ Exemples : [Livret « Randonnée motorisée : 9 propositions pour une cohabitation paisible »](#) ; [« les 10 Conseils du Codever »](#)

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 véhicules à moteur 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. Quelle collectivité en a les moyens aujourd'hui ?

Les randonneurs motorisés participent d'ailleurs activement à l'entretien des chemins ruraux, tout au long de l'année lors de leurs sorties.

L'opération « Les Journées des Chemins » organisée par le Codever chaque année en France (www.journeesdeschemins, 31^e édition du 1^{er} au 16 mars 2025) vise justement à mettre en avant ce travail de l'ombre. Plusieurs chantiers se sont déroulés cette année sur le territoire du PNR, à Valcivières, Saint-Anthème, Saint Bonnet le Chastel, Vertolaye, Marat, Craponne Sur Arzon... (voir la [carte](#)).

La sauvegarde et la réhabilitation des chemins ruraux nous tenant à cœur, nous déplorons que « L'incitation à l'entretien des chemins ruraux », point issu de la concertation publique figurant dans la version soumise à l'évaluation environnementale (mesure 2.4.1 évoquée p.246) ne figure plus dans la version soumise à l'enquête publique. Il faut réintégrer cette disposition.

Nous nous félicitons en revanche que les mesures 2.3.1 et 3.3.2 prévoient de maintenir les haies. 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).

Nous nous inquiétons pour finir de la mesure 1.4.3 qui vise à « développer et entretenir, entre les bourgs et villes, un réseau cyclable » reposant entre autres sur « le maillage d'un réseau mixant ces routes avec des chemins ruraux et des voies dédiées ». Nous observons en effet, au niveau national, que ces initiatives entraînent souvent le bitumage de chemins ruraux. Ils ne répondent alors plus aux attentes des randonneurs en général et subissent une perte de biodiversité. Nous sommes opposés à l'artificialisation de la chaussée des chemins ruraux. Il manque un garde-fou à cette mesure.

Pour toutes ces raisons, nous demandons :

1. La réécriture de mesure 4.1 (proposition ci-jointe).
2. L'ajout d'une disposition incitant les communes à inventorier leurs chemins ruraux et à ne pas les artificialiser. Nous souhaitons en outre être associés à une politique volontariste de sauvegarde de ces voies.
3. La préservation d'un réseau de chemins ruraux accessibles à toutes les activités, y compris donc aux randonneurs motorisés. Pour cela, il convient :
 - De réévaluer les restrictions d'accès ou de circulation existantes afin de les limiter au plus strict nécessaire,

- D'associer le Codever et les pratiquants locaux aux réflexions portant sur la mise en place d'arrêtés limitant la circulation sur les chemins ruraux, qu'elle soit motorisée et non,
 - D'organiser un partage des itinéraires aussi développé que possible, tout en évitant les discriminations de principe.
4. La mise en œuvre d'une réflexion de fond – avec les fédérations sportives concernées – sur les pratiques les plus sportives, qu'elles soient motorisées ou non, qui ne se satisfont pas de chemins ruraux mais ont besoin de sentiers et de zones techniques en milieu naturel : trial, enduro...

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

Pour le Codever France
Edyth Quincé, Présidente



ANNEXE : tableau des modifications proposées pour la mesure 4.1

P.J. :

- Plaquette de présentation
- Extrait des statuts

Codever – contribution à l'enquête publique – révision de la charte du PNR du Livradois-Forez

Page	Rédaction initiale	Modifications souhaitées	Commentaires	Rep
243	<p>4.1 MESURE PARTICULIERE</p> <p>Réduire les impacts des loisirs motorisés sur les espaces naturels</p>	<p>4.1 MESURE PARTICULIERE</p> <p>Réduire les impacts des loisirs motorisés sur les espaces naturels</p> <p>Orientations relatives à la circulation des véhicules à moteur</p>	<p>Mise en conformité avec l'article L362-1 Code Env</p>	1
243	<p>L'offre touristique et de loisirs du Livradois-Forez repose essentiellement sur des activités de pleine nature qui sont en augmentation constante depuis de nombreuses années et se trouvent renforcées depuis la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid. Le territoire bénéficie de deux Pôles de pleine nature (Ambert-crêtes du Forez et monts du Forez), de stations de ski de moyenne montagne, de zones nordiques, d'un réseau de chemins balisés pour la randonnée pédestre, le VTT et le trail. C'est également un territoire identifié pour la pratique des loisirs motorisés comme l'enduro et le quad, en individuel et pour des manifestations organisées (randonnées ou épreuves sportives).</p> <p>La croissance du nombre d'activités de pleine nature et de leurs pratiquants augmente la pression sur les espaces naturels (érosion des sols, traversée de ruisseaux, dérangement des espèces) et limite le plaisir de chacun (cohabitation difficile entre différentes activités sur un même lieu, au même moment). C'est pourquoi le syndicat mixte du Parc a réalisé en 2021 un premier état des lieux de la fréquentation en matière d'activités non motorisées et motorisées dans les espaces naturels du Livradois-Forez. Ce diagnostic, par croisement des</p>	<p>Remplacer par :</p> <p>L'article L362-1 du Code de l'environnement dispose :</p> <p>« En vue d'assurer la protection des espaces naturels, la circulation des véhicules à moteur est interdite en dehors des voies classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements et des communes, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur. »</p> <p>et</p> <p>« Les chartes de parc national et 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. Ces orientations ou ces mesures ne s'appliquent pas aux voies et chemins soumis à une interdiction de circulation en application du premier alinéa du présent article. »</p> <p>Sur le territoire du Parc existe une grande diversité de véhicules à moteur en usage : véhicules particuliers (autos,</p>	<p>Évoque les sports de nature non motorisés (hors-sujet)</p> <p>Ne vise que les loisirs motorisés et non la circulation motorisée en général (discriminatoire)</p>	2

Codever – contribution à l'enquête publique – révision de la charte du PNR du Livradois-Forez

Page	Rédaction initiale	Modifications souhaitées	Commentaires	Rep
	<p>enjeux liés aux « activités de loisirs non motorisés », aux « activités de loisirs motorisés » et des « enjeux environnementaux », a permis d'obtenir des cartes des interactions potentielles entre les activités et les enjeux environnementaux et d'identifier plusieurs secteurs où ces interactions sont potentiellement fortes.</p> <p>Au plan national, dans le but d'assurer la protection des espaces naturels, la réglementation (en particulier la loi n°91-2 du 03 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels) interdit la circulation des véhicules à moteur en dehors des voies classées dans le domaine public routier, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur.</p> <p>Dans ce contexte, sur son territoire, le syndicat mixte du Parc a engagé de longue date une approche globale basée sur la conciliation des usages et la concertation avec les représentants des différents pratiquants d'activités de pleine nature et des autres usagers. Ainsi, des outils et dispositifs ont été mis en place pour permettre un usage partagé et non conflictuel des espaces naturels tout en veillant à leur préservation : entretien de la signalétique réglementaire sur les monts du Forez, installation de passages canadiens sur les estives des Hautes-Chaumes des monts du Forez, équipement de sentiers de randonnée (échelles, chicanes), guide des bonnes pratiques des activités de</p>	<p>motos...), autocars, camionnettes, camions, tracteurs, engins forestiers, engins de travaux public...</p> <p>Les usages sont très divers eux aussi : trajets du quotidien pour une multitude de motifs (travail, école, courses, soins, sport...), trajets professionnels (transport de matériaux, de matériel...), travail de la terre, de la forêt...</p> <p>Jusqu'ici, le Parc a accompagné les communes pour la prise d'arrêtés de réglementation de la circulation, tels qu'indiqué au Plan du Parc, notamment sur les Hautes-Chaumes des monts du Forez (traduits désormais par un arrêté préfectoral) et a aussi porté plusieurs chantiers de restauration de milieux affectés par la circulation de véhicules à moteur.</p> <p>Compte-tenu du patrimoine naturel et culturel du territoire du Parc, des zones à enjeux ont été identifiées au plan de Parc. Dans celles-ci, il faut étudier les interactions de la circulation motorisée avec le patrimoine naturel et culturel.</p> <p>Les secteurs où seront relevés des impacts négatifs avérés deviendront des zones à enjeux prioritaires, dans lesquelles il faudra déterminer si des mesures particulières doivent être prises pour supprimer ou réduire ces impacts.</p>		

Codever – contribution à l'enquête publique – révision de la charte du PNR du Livradois-Forez

Page	Rédaction initiale	Modifications souhaitées	Commentaires	Rep
	loisirs de pleine nature, plaquette « Hautes-Chaumes du Forez, un espace à découvrir en douceur », supports d'information mis à disposition des éco manifestations de pleine nature non motorisées.			
243	Enfin, il a accompagné les communes pour la prise d'arrêtés de réglementation de la circulation, tels qu'indiqué au Plan du Parc, notamment sur les Hautes-Chaumes des monts du Forez (traduits désormais par un arrêté préfectoral) et a aussi porté plusieurs chantiers de restauration de milieux affectés par la circulation de véhicules à moteur.	Enfin, il a Le Parc a accompagné (...)		3
243	Au regard de l'augmentation de la fréquentation du territoire et de la pratique d'activités de loisirs de pleine nature, les outils mis en place ne suffisent pas à garantir la préservation des espaces naturels. C'est pourquoi, sur la base de l'état des lieux réalisé et des secteurs à enjeux mis en évidence, une démarche concertée sera engagée pour permettre la cohabitation des usages et préserver les milieux naturels notamment en élaborant des schémas de fréquentation et des plans de circulation.	<p>Au regard de l'augmentation de la fréquentation du territoire, et de la pratique d'activités de loisirs de pleine nature, les outils mis en place ne suffisent pas à garantir la préservation des espaces naturels. C'est pourquoi, sur la base de l'état des lieux réalisé et des secteurs à enjeux mis en évidence, une démarche concertée sera engagée pour permettre la cohabitation des usages et préserver les milieux naturels notamment en élaborant des schémas de fréquentation et des plans de circulation. le patrimoine naturel et culturel du territoire du Parc doit être surveillé afin de garantir sa préservation, notamment dans les zones à enjeux identifiées au plan de Parc.</p> <p>Dans celles-ci, il faut étudier les interactions de la circulation motorisée avec le patrimoine naturel et culturel.</p> <p>Les secteurs où seront relevés des impacts négatifs avérés deviendront des zones à enjeux prioritaires, dans lesquelles il faudra déterminer si des mesures particulières doivent être prises pour supprimer ou réduire ces impacts.</p>	Mise en conformité avec l'article L362-1 Code Env	4

Codever – contribution à l'enquête publique – révision de la charte du PNR du Livradois-Forez

Page	Rédaction initiale	Modifications souhaitées	Commentaires	Rep
244	<p>RESULTATS ATTENDUS</p> <p>◇ La cohabitation des usages et la préservation des milieux naturels sont assurées dans le cadre de démarches concertées.</p> <p>◇ L'impact des véhicules à moteur sur les espaces naturels a été réduit dans les aires protégées.</p> <p>◇ Les manifestations de loisirs motorisés ne sont pas organisées dans les zones faisant l'objet d'une réglementation de la circulation des véhicules à moteur et font l'objet d'une concertation renforcée.</p> <p>Les résultats s'apprécient au regard du dispositif de suivi et d'évaluation de la Charte. S'agissant d'une mesure phare, ils s'inscrivent dans le cadre du référentiel évaluatif du projet opérationnel de la Charte (voir paragraphe 5 – Dispositif de suivi et d'évaluation).</p>	<p>RESULTATS ATTENDUS</p> <p>◇ La cohabitation des usages et la préservation des milieux naturels La préservation des paysages et du patrimoine naturel et culturel est assurée dans le cadre de démarches concertées.</p> <p>◇ L'impact des véhicules à moteur sur les espaces naturels a été réduit dans les aires protégées.</p> <p>◇ Les manifestations de loisirs motorisés ne sont pas organisées dans les zones faisant l'objet d'une réglementation de la circulation des véhicules à moteur et font l'objet d'une concertation renforcée.</p> <p>Les résultats s'apprécient au regard du dispositif de suivi et d'évaluation de la Charte. S'agissant d'une mesure phare, ils s'inscrivent dans le cadre du référentiel évaluatif du projet opérationnel de la Charte (voir paragraphe 5 – Dispositif de suivi et d'évaluation).</p>	<p>Mise en conformité avec l'article L362-1 Code Env</p> <p>Disposition impérative</p>	5
244	<p>DISPOSITIONS</p> <p>Au-delà de la réglementation et de l'approche uniquement coercitive, l'objectif est d'inscrire la circulation des véhicules à moteur de loisirs dans une démarche concertée et de partage de l'espace respectant la fragilité des milieux naturels et la biodiversité, les paysages, les autres usagers et activités humaines du territoire et le cadre de vie des habitants 3.4.1. Dans cette perspective, il s'agit de :</p>	<p>DISPOSITIONS</p> <p>Au-delà de la réglementation et de l'approche uniquement coercitive, l'objectif est d'inscrire la circulation des véhicules à moteur de loisirs dans une démarche concertée et de partage de l'espace respectant la fragilité des milieux naturels et la biodiversité, les paysages, les autres usagers et activités humaines du territoire et le cadre de vie des habitants 3.4.1. les paysages et le patrimoine naturel et culturel.</p> <p>Dans cette perspective, il s'agit de :</p>	<p>Mise en conformité avec l'article L362-1 Code Env</p>	6

Codever – contribution à l’enquête publique – révision de la charte du PNR du Livradois-Forez

Page	Rédaction initiale	Modifications souhaitées	Commentaires	Rep
	<p>Améliorer la connaissance des secteurs à enjeux, c’est-à-dire les secteurs qui regroupent une sensibilité environnementale et une fréquentation par les loisirs motorisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ faire un état des lieux des usages et des niveaux de fréquentation dans ces secteurs à enjeux, tel qu’indiqué au Plan du Parc : <ul style="list-style-type: none"> monts du Forez, Bois Noirs, secteur des Varennes, secteur de la Comté, vallée de la Dore à l’amont de Sauviat, alentours d’Auzelles et de Saint-Éloy-la-Glacière, alentours d’Aubusson-d’Auvergne, contreforts du Livradois, de Billom à Lavaudieu, vallée de la Senouire, ▶ croiser ces éléments avec la sensibilité environnementale afin d’identifier les secteurs à enjeux prioritaires, 	<p>Améliorer la connaissance des secteurs à enjeux, c’est-à-dire les secteurs qui regroupent une sensibilité environnementale et une fréquentation par les loisirs motorisés par les véhicules à moteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ faire un état des lieux des usages et des niveaux de fréquentation dans ces secteurs à enjeux, tel qu’indiqué au Plan du Parc : <ul style="list-style-type: none"> monts du Forez, Bois Noirs, secteur des Varennes, secteur de la Comté, vallée de la Dore à l’amont de Sauviat, alentours d’Auzelles et de Saint-Éloy-la-Glacière, alentours d’Aubusson-d’Auvergne, contreforts du Livradois, de Billom à Lavaudieu, vallée de la Senouire, ▶ croiser ces éléments avec la sensibilité environnementale afin d’identifier les secteurs à enjeux prioritaires, ▶ Étudier les interactions de la circulation motorisée avec le patrimoine naturel ou culturel dans ces secteurs à enjeux prioritaires, 		7
244 & 245	<p>Permettre le dialogue et la cohabitation des usages et préserver les milieux naturels dans les secteurs à enjeux prioritaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ dans les secteurs à enjeux prioritaires, établir, en concertation avec les communes et les usagers, des 	<p>Permettre le dialogue et la cohabitation des usages et préserver les milieux naturels dans les secteurs à enjeux prioritaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ dans les secteurs à enjeux prioritaires où des impacts négatifs ont été observés et quantifiés, établir, en concertation avec les communes et les usagers, des 	<p>Mise en conformité avec l’article L362-1 Code Env</p>	8

Codever – contribution à l'enquête publique – révision de la charte du PNR du Livradois-Forez

Page	Rédaction initiale	Modifications souhaitées	Commentaires	Rep
	<p>Schémas de fréquentation des espaces naturels dépassant les limites communales et comprenant :</p> <ul style="list-style-type: none"> un diagnostic avec un inventaire des voies de circulation, un état des lieux de leur statut juridique et de la réglementation des chemins et des routes, un recensement des usages dont les activités de sports et de loisirs estivales et hivernales, une hiérarchisation des enjeux et les orientations en termes de gestion de la fréquentation, les mesures à mettre en œuvre en concertation avec les acteurs locaux (dont associations de sports et de loisirs de nature, de protection de la nature, représentants des activités agricoles, forestières, de chasse, pouvoirs de police, prestataires et hébergeurs touristiques), des propositions d'aménagement afin de limiter les incidences négatives sur les milieux naturels et les espèces ; ces propositions pourront être proportionnées aux périodes de l'année (par exemple : période de nidification) ou à certaines zones spécifiques (recherche de trajets alternatifs ou aménagements pour réduire l'impact), 	<p>Schémas de fréquentation des espaces naturels dépassant les limites communales et comprenant :</p> <ul style="list-style-type: none"> un diagnostic avec un inventaire des voies de circulation, un état des lieux de leur statut juridique et de la réglementation des chemins et des routes, un recensement des de tous les usages dont les activités de sports et de loisirs estivales et hivernales, une hiérarchisation des enjeux et les orientations en termes de gestion de la fréquentation, les mesures à mettre en œuvre en concertation avec les acteurs locaux (dont associations d'usagers des routes et chemins, de sports et de loisirs de nature, de protection de la nature, représentants des activités agricoles, forestières, de chasse, de pêche, pouvoirs de police, acteurs du tourisme, prestataires et hébergeurs touristiques), CDESI et CDOS des propositions d'aménagement afin de limiter les incidences négatives sur les milieux naturels et les espèces ; ces propositions pourront devront être proportionnées aux périodes de l'année (par exemple : période de nidification) ou à certaines zones spécifiques (recherche de trajets alternatifs ou aménagements pour réduire l'impact), et respecter le principe du strict nécessaire. d'éventuelles mesures ou opérations concertées d'accompagnement et de sensibilisation des 	<p>Principe de Droit</p>	

Codever – contribution à l’enquête publique – révision de la charte du PNR du Livradois-Forez

Page	Rédaction initiale	Modifications souhaitées	Commentaires	Rep
	<p>d'éventuelles mesures ou opérations concertées d'accompagnement et de sensibilisation des usagers et des organisateurs,</p> <p>▶ dans les secteurs à enjeux prioritaires, mettre en œuvre les mesures validées dans les Schémas de fréquentation des espaces naturels, et en assurer le suivi dans le temps,</p> <p>▶ si les mesures des Schémas de fréquentation des espaces naturels le prévoient, établir des Plans de circulation des véhicules à moteur précisant :</p> <p style="padding-left: 40px;">les voies interdites à la circulation des véhicules motorisés par arrêtés municipaux, la signalétique à implanter sur le terrain et les actions d'information et de sensibilisation à prévoir,</p>	<p>usagers des routes et chemins, des sportifs de nature, des acteurs du tourisme, des activités agricoles ou forestières, des adeptes de chasse ou de pêche.</p> <p>▶ dans les secteurs à enjeux prioritaires, mettre en œuvre les mesures validées dans les Schémas de fréquentation des espaces naturels, et en assurer le suivi dans le temps,</p> <p>▶ si les mesures des Schémas de fréquentation des espaces naturels le prévoient, établir des Plans de circulation des véhicules à moteur précisant :</p> <p style="padding-left: 40px;">les voies de circulation faisant l'objet d'un aménagement ou d'une mesure de police interdites à la circulation des véhicules motorisés par arrêtés municipaux,</p> <p style="padding-left: 40px;">la signalétique à implanter sur le terrain et les actions d'information et de sensibilisation à prévoir,</p>		
245	<p>◇ réglementer la circulation des véhicules à moteur par des arrêtés municipaux au regard des enjeux de préservation des milieux naturels et favorisant la cohabitation des activités de pleine nature et de loisirs, dans :</p> <p>▶ les Zones de protection forte figurant au Plan du Parc (Réserves naturelles, Arrêtés préfectoraux de protection de biotope, Réserves biologiques) ou les futures Zones de protection forte (ZPF) 2.1.1,</p>	<p>réglementer la circulation des véhicules à moteur par des arrêtés municipaux au regard des enjeux de préservation des milieux naturels et favorisant la cohabitation des activités de pleine nature et de loisirs, dans :</p> <p>▶ les Zones de protection forte figurant au Plan du Parc (Réserves naturelles, Arrêtés préfectoraux de protection de biotope, Réserves biologiques) ou les futures Zones de protection forte (ZPF) 2.1.1;</p> <p>▶ certains sites naturels particuliers, à définir parmi : les Espaces naturels sensibles (ENS), les sites Natura 2000,</p>	<p>Soit ces sites naturels se trouvent dans une zone à enjeu, et alors ils seront étudiés selon le processus décrit précédemment ; soit ils se trouvent en dehors d'une zone à enjeu, et alors ils ne peuvent pas être visés par une</p>	9

Codever – contribution à l'enquête publique – révision de la charte du PNR du Livradois-Forez

Page	Rédaction initiale	Modifications souhaitées	Commentaires	Rep
	<p>► certains sites naturels particuliers, à définir parmi : les Espaces naturels sensibles (ENS), les sites Natura 2000, les sites naturels gérés pour préserver la faune et la flore mais qui sont sans statut ; pour ces espaces, la circulation des véhicules à moteur devra prendre en compte le niveau de sensibilité des habitats et espèces présents afin de définir des aménagements (itinéraires alternatifs) et/ou périodes de non- fréquentation,</p>	<p>les sites naturels gérés pour préserver la faune et la flore mais qui sont sans statut ; pour ces espaces, la circulation des véhicules à moteur devra prendre en compte le niveau de sensibilité des habitats et espèces présents afin de définir des aménagements (itinéraires alternatifs) et/ou périodes de non- fréquentation,</p>	<p>mesure définie par la charte (L362-1 Code Env.)</p>	
245	<p>◇ anticiper les conditions d'organisation des manifestations motorisées terrestres :</p> <p>► exclure, dans les manifestations motorisées, l'utilisation des voies publiques et privées des communes interdites par arrêté municipal réglementant la circulation des véhicules à moteur,</p> <p>► garantir une concertation avec les organisateurs en amont et à l'issue des manifestations motorisées afin de favoriser la préservation des milieux naturels :</p> <p style="padding-left: 40px;">en recherchant des parcours alternatifs, en préconisant des aménagements temporaires si besoin, en adaptant le calendrier ou les horaires de certains événements,</p> <p style="padding-left: 40px;">en veillant à l'absence de dégradation des milieux naturels et à leur remise en état si nécessaire, à l'issue des manifestations,</p>	<p>◇ anticiper les conditions d'organisation des manifestations motorisées terrestres : des évènements entraînant un afflux ou un rassemblement conséquent de véhicules à moteur (évènements sportifs, touristiques, culturels...) :</p> <p>► exclure, dans les manifestations motorisées, l'utilisation des voies publiques et privées des communes interdites par arrêté municipal réglementant la circulation des véhicules à moteur,</p> <p>► garantir une concertation avec les organisateurs en amont et à l'issue des manifestations motorisées de ces évènements afin de favoriser la préservation des milieux naturels des paysages ou du patrimoine naturel ou culturel,</p> <p style="padding-left: 40px;">en recherchant des parcours et des lieux de rassemblement ou de stationnement alternatifs,</p> <p style="padding-left: 40px;">en préconisant des aménagements temporaires si besoin,</p> <p style="padding-left: 40px;">en adaptant le calendrier ou les horaires de certains événements, si les autres mesures ne permettent pas d'éviter une dégradation des paysages ou du patrimoine naturel ou culturel,</p>	<p>Mise en conformité avec l'article L362-1 Code Env</p>	10

Codever – contribution à l’enquête publique – révision de la charte du PNR du Livradois-Forez

Page	Rédaction initiale	Modifications souhaitées	Commentaires	Rep
		<p>en veillant à l’absence de dégradation des milieux naturels et à leur remise en état si nécessaire, à l’issue des manifestations événements,</p>		
245	<p>◇ renforcer la sensibilisation des pratiquants de loisirs et activités de pleine nature sur la cohabitation et la fragilité des espaces naturels :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ assurer la conciliation des usages et la préservation des milieux naturels par la concertation avec les représentants des différentes activités (non motorisées et motorisées), ▶ porter à la connaissance des pratiquants d’activités de loisirs motorisés l’existence des arrêtés municipaux réglementant la circulation des véhicules à moteur, ▶ mener des actions de sensibilisation des prestataires touristiques, des pratiquants et adhérents de clubs de loisirs (motorisés et non motorisés) à la fragilité des milieux naturels et des espèces, à la cohabitation avec les autres usagers et à la réglementation. 	<p>◇ renforcer la sensibilisation des pratiquants de loisirs et activités de pleine nature sur la cohabitation et des utilisateurs de véhicules à moteur sur la fragilité des espaces naturels :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ assurer la conciliation des usages et la préservation des milieux naturels par la concertation avec les représentants des différentes activités (non motorisées et motorisées), ▶ porter à la connaissance des pratiquants d’activités de loisirs motorisés l’existence des arrêtés municipaux réglementant la circulation des véhicules à moteur, ▶ mener des actions de sensibilisation des prestataires touristiques, des pratiquants et adhérents de clubs de loisirs (motorisés et non motorisés) à la fragilité des milieux naturels et des espèces, à la cohabitation avec les autres usagers et à la réglementation. 	<p>Mise en conformité avec l’article L362-1 Code Env</p> <p>Obligation légale à la charge de l’autorité édictant la mesure de police</p>	11
246	<p>Le syndicat mixte :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ porte, dans les secteurs à enjeux, en concertation avec les communes, les EPCI et les pratiquants, un état des lieux des usages et des niveaux de fréquentation permettant d’identifier les secteurs à enjeux prioritaires, ▶ initie et élabore, dans les secteurs à enjeux prioritaires, en concertation avec les communes, les EPCI et les pratiquants, des Schémas de fréquentation des espaces naturels, 	<p>Le syndicat mixte :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ porte, dans les secteurs à enjeux, en concertation avec les communes, les EPCI et les pratiquants, associations d’usagers un état des lieux des usages et des niveaux de fréquentation permettant d’identifier les secteurs à enjeux prioritaires, ▶ initie et élabore, dans les secteurs à enjeux prioritaires, en concertation avec les communes, les EPCI et les pratiquants, des Schémas de fréquentation des espaces naturels, 		12

Codever – contribution à l’enquête publique – révision de la charte du PNR du Livradois-Forez

Page	Rédaction initiale	Modifications souhaitées	Commentaires	Rep
	<p>► accompagne, dans les secteurs à enjeux prioritaires ayant fait l’objet d’un Schéma de fréquentation des espaces naturels, les communes et les EPCI dans l’élaboration de Plans de circulation des véhicules à moteur,</p> <p>► incite et accompagne les communes dans la prise d’arrêtés municipaux réglementant la circulation des véhicules à moteur :</p> <p style="padding-left: 20px;">en cohérence avec les Plans de circulation des véhicules à moteur élaborés dans le cadre des Schémas de fréquentation des espaces naturels,</p> <p style="padding-left: 20px;">dans les aires naturelles bénéficiant de protection forte (Réserves naturelles, Arrêtés préfectoraux de Protection de biotope ou d’Habitat naturel ou de Géo- tope, Réserves biologiques) et certains sites naturels particuliers (ENS, sites Natura 2000 ou autres),</p> <p>► est l’interlocuteur privilégié des services de l’État, des communes et des représentants des pratiquants sur ce sujet sur le territoire,</p> <p>► favorise la remontée d’informations sur des pratiques illégales en matière de circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels.</p>	<p>► accompagne, dans les secteurs à enjeux prioritaires ayant fait l’objet d’un Schéma de fréquentation des espaces naturels, les communes et les EPCI dans l’élaboration de Plans de circulation des véhicules à moteur,</p> <p>► incite et accompagne les communes dans la prise d’arrêtés municipaux réglementant la circulation des véhicules à moteur : l’élaboration d’aménagements ou de mesures de police :</p> <p style="padding-left: 20px;">en cohérence avec les Plans de circulation des véhicules à moteur élaborés dans le cadre des Schémas de fréquentation des espaces naturels,</p> <p style="padding-left: 20px;">dans les aires naturelles bénéficiant de protection forte (Réserves naturelles, Arrêtés préfectoraux de Protection de biotope ou d’Habitat naturel ou de Géo- tope, Réserves biologiques) et certains sites naturels particuliers (ENS, sites Natura 2000 ou autres),</p> <p>► est l’interlocuteur privilégié des services de l’État, des communes et des représentants des pratiquants associations d’usagers sur ce sujet sur le territoire,</p> <p>► favorise la remontée d’informations sur des pratiques illégales en matière de circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels.</p>	<p>Mise en conformité avec l’article L362-1 Code Env</p>	
246	<p>Les communes s’engagent à :</p> <p>► participer, si elles sont concernées par les secteurs à enjeux, à un état des lieux des usages et des niveaux de fréquentation permettant d’identifier les secteurs à enjeux prioritaires,</p>	<p>Les communes s’engagent à :</p> <p>► participer, si elles sont concernées par les secteurs à enjeux, à un état des lieux des usages et des niveaux de fréquentation permettant d’identifier les secteurs à enjeux prioritaires,</p>		13

Codever – contribution à l’enquête publique – révision de la charte du PNR du Livradois-Forez

Page	Rédaction initiale	Modifications souhaitées	Commentaires	Rep
	<p>▶ participer, si elles sont concernées par les secteurs à enjeux prioritaires, à l’élaboration d’un Schéma de fréquentation des espaces naturels,</p> <p>▶ élaborer ou accompagner les EPCI dans l’élaboration de Plans de circulation des véhicules à moteurs si les mesures des Schémas de fréquentation des espaces naturels le prévoient,</p> <p>▶ prendre des arrêtés municipaux réglementant la circulation des véhicules à moteur :</p> <p style="padding-left: 20px;">en cohérence avec les Plans de circulation des véhicules à moteur élaborés dans le cadre des Schémas de fréquentation des espaces naturels,</p> <p style="padding-left: 20px;">sur les aires naturelles bénéficiant de protection forte et sur les sites naturels particuliers,</p> <p>▶ s’impliquer dans la concertation avec les organisateurs en amont et à l’issue des manifestations motorisées afin de favoriser la préservation des milieux naturels.</p>	<p>▶ participer, si elles sont concernées par les secteurs à enjeux prioritaires, à l’élaboration d’un Schéma de fréquentation des espaces naturels,</p> <p>▶ élaborer ou accompagner les EPCI dans l’élaboration de Plans de circulation des véhicules à moteurs si les mesures des Schémas de fréquentation des espaces naturels le prévoient,</p> <p>▶ prendre des arrêtés municipaux réglementant la circulation des véhicules à moteur :</p> <p style="padding-left: 20px;">en cohérence avec les Plans de circulation des véhicules à moteur élaborés dans le cadre des Schémas de fréquentation des espaces naturels,</p> <p style="padding-left: 20px;">sur les aires naturelles bénéficiant de protection forte et sur les sites naturels particuliers,</p> <p>▶ s’impliquer dans la concertation avec les organisateurs en amont et à l’issue des manifestations motorisées événements entraînant un afflux ou un rassemblement conséquent de véhicules à moteur (événements sportifs, touristiques, culturels...) afin de favoriser la préservation des milieux naturels.</p>	<p>Disposition impérative</p>	
246 & 247	<p>Les EPCI s’engagent à :</p> <p>▶ participer, s’ils sont concernés par les secteurs à enjeux, à un état des lieux des usages et des niveaux de fréquentation permettant d’identifier les secteurs à enjeux prioritaires,</p> <p>▶ participer, s’ils sont concernés par les secteurs à enjeux prioritaires, à l’élaboration d’un Schéma de fréquentation des espaces naturels,</p>	<p>Les EPCI s’engagent à :</p> <p>▶ participer, s’ils sont concernés par les secteurs à enjeux, à un état des lieux des usages et des niveaux de fréquentation permettant d’identifier les secteurs à enjeux prioritaires,</p> <p>▶ participer, s’ils sont concernés par les secteurs à enjeux prioritaires, à l’élaboration d’un Schéma de fréquentation des espaces naturels,</p>		14

Codever – contribution à l'enquête publique – révision de la charte du PNR du Livradois-Forez

Page	Rédaction initiale	Modifications souhaitées	Commentaires	Rep
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ élaborer ou accompagner les communes dans l'élaboration de Plans de circulation des véhicules à moteurs si les mesures des Schémas de fréquentation des espaces naturels le prévoient, ▶ faciliter la concertation avec les organisateurs en amont et à l'issue des manifestations motorisées afin de favoriser la préservation des milieux naturels. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ élaborer ou accompagner les communes dans l'élaboration de Plans de circulation des véhicules à moteurs si les mesures des Schémas de fréquentation des espaces naturels le prévoient, ▶ faciliter la concertation avec les organisateurs en amont et à l'issue des manifestations motorisées événements entraînant un afflux ou un rassemblement conséquent de véhicules à moteur (événements sportifs, touristiques, culturels...) afin de favoriser la préservation des milieux naturels. 		
247	<p>Les Départements et la Région s'engagent à :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ participer à l'élaboration des Schémas de fréquentation des espaces naturels et des Plans de circulation des véhicules à moteur dès lors qu'ils concernent des aires protégées relevant de leur compétence (Espaces naturels sensibles, Réserves naturelles régionales, sites Natura 2000). 	<p>Ajouter :</p> <p>[spécifique département] : Les Départements s'engagent à mobiliser leurs CDESI sur ces sujets.</p>		15
247	<p>L'État s'engage à :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ soutenir et participer à l'élaboration des Schémas de fréquentation des espaces naturels et des Plans de circulation des véhicules à moteur dès lors qu'ils concernent des aires protégées relevant de sa compétence (dont Ré-serves naturelles nationales, Arrêtés préfectoraux de protection de biotope ou d'habitat naturel ou de géotope, Réserves biologiques), ▶ faciliter la concertation avec les organisateurs en amont et à l'issue des manifestations motorisées afin de favoriser la préservation des milieux naturels, 	<p>L'État s'engage à :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ soutenir et participer à l'élaboration des Schémas de fréquentation des espaces naturels et des Plans de circulation des véhicules à moteur dès lors qu'ils concernent des aires protégées relevant de sa compétence (dont Réserves naturelles nationales, Arrêtés préfectoraux de protection de biotope ou d'habitat naturel ou de géotope, Réserves biologiques), ▶ faciliter la concertation avec les organisateurs en amont et à l'issue des manifestations motorisées événements entraînant un afflux ou un rassemblement conséquent de véhicules à moteur (événements sportifs, 		16

Codever – contribution à l'enquête publique – révision de la charte du PNR du Livradois-Forez

Page	Rédaction initiale	Modifications souhaitées	Commentaires	Rep
	<p>▶ ne pas autoriser l'organisation de manifestations de véhicules motorisés de loisirs sur les voies faisant l'objet d'arrêtés municipaux réglementant la circulation des véhicules à moteur,</p> <p>▶ effectuer des contrôles pendant et à l'issue des manifestations motorisées de façon à veiller aux engagements pris par les organisateurs et les pratiquants, en particulier sur les voies et chemins identifiés dans les Schémas de fréquentation des espaces naturels et dans les Plans de circulation des véhicules à moteur.</p>	<p>touristiques, culturels...) afin de favoriser la préservation des milieux naturels,</p> <p>▶ ne pas autoriser l'organisation de manifestations de véhicules motorisés de loisirs sur les voies faisant l'objet d'arrêtés municipaux réglementant la circulation des véhicules à moteur,</p> <p>▶ effectuer des contrôles pendant et à l'issue des manifestations motorisées de ces évènements de façon à veiller aux engagements pris par les organisateurs et les pratiquants, en particulier sur les voies et chemins identifiés dans les Schémas de fréquentation des espaces naturels et dans les Plans de circulation des véhicules à moteur.</p>	Disposition impérative	
	<p>PARTENAIRES CLÉS</p> <p>▶ Représentants des pratiquants de loisirs et d'activités de pleine nature, des usagers agricoles et forestiers</p> <p>▶ Office français de la biodiversité</p> <p>▶ Office national des forêts</p> <p>▶ Conservatoire d'espaces naturels Auvergne, Allier et Rhône-Alpes,</p> <p>▶ Conservatoire botanique national du Massif central</p> <p>▶ Gendarmerie nationale</p>	<p>PARTENAIRES CLÉS</p> <p>▶ Représentants des associations d'usagers des routes</p> <p>▶ Représentants des pratiquants de loisirs et d'activités de pleine nature, dont les fédérations délégataires (notamment la FFM), leurs instances et clubs locaux, ainsi que le CODEVER (Collectif de Défense des Loisirs Verts)</p> <p>▶ Commission départementale des espaces, sites et itinéraires de sports de nature (CDESI)</p> <p>▶ Représentants des usagers agricoles et forestiers</p> <p>▶ Office français de la biodiversité</p> <p>▶ Office national des forêts</p> <p>▶ Conservatoire d'espaces naturels Auvergne, Allier et Rhône-Alpes,</p> <p>▶ Conservatoire botanique national du Massif central</p> <p>▶ Gendarmerie nationale</p>		17
314	Mesure particulière - Réduire les impacts des loisirs motorisés sur les espaces naturels	Réduire les impacts des loisirs motorisés sur les espaces naturels		17

Codever – contribution à l'enquête publique – révision de la charte du PNR du Livradois-Forez

Page	Rédaction initiale	Modifications souhaitées	Commentaires	Rep
		Orientations relatives à la circulation des véhicules à moteur		
314	Dans quelle mesure la mise en oeuvre de la Charte a-t-elle permis d'inscrire la circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels dans une démarche concertée et de partage de l'espace respectant la fragilité de la biodiversité, les autres usagers et activités et le cadre de vie des habitants ?	Dans quelle mesure la mise en oeuvre de la Charte a-t-elle permis d'inscrire la circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels dans une démarche concertée et de partage de l'espace respectant la fragilité de la biodiversité, les autres usagers et activités et le cadre de vie des habitants ? et dans le respect des paysages et du patrimoine naturel ou culturel		18
314	<p>Les critères de jugement de la réussite de la Charte</p> <ul style="list-style-type: none"> • La cohabitation des usages et la préservation des milieux naturels sont assurées dans le cadre de démarches concertées. • L'impact des véhicules à moteur sur les espaces naturels a été réduit dans les aires protégées. • Les manifestations de loisirs motorisés ne sont pas organisées dans les zones faisant l'objet d'une réglementation de la circulation des véhicules à moteur et font l'objet d'une concertation renforcée. 	<p>Les critères de jugement de la réussite de la Charte</p> <ul style="list-style-type: none"> • La cohabitation des usages et la préservation des milieux naturels sont assurées des paysages et du patrimoine naturel ou culturel est assurée dans le cadre de démarches concertées. • L'impact des véhicules à moteur sur les espaces naturels a été réduit dans les aires protégées. • Les manifestations de loisirs motorisés ne sont pas organisées dans les zones faisant l'objet d'une réglementation de la circulation des véhicules à moteur et font l'objet d'une concertation renforcée. 		19
314 Et 359	Indicateur n°40 Pourcentage des communes concernées par un plan de circulation bénéficiant d'un arrêté réglementant la circulation des véhicules à moteur 19 % 50 % 100 %	À supprimer	Disposition impérative	20

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 nos adhérents 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, 270 clubs et 120 entreprises. 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 Syndicat National des Professionnels du Quad et de la Motoneige auxquels se joignent, pour les Journées des Chemins : la Fédération Française de Cyclotourisme, l'UFOLEP, la Fédération des Randonneurs Equestres de France.

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).

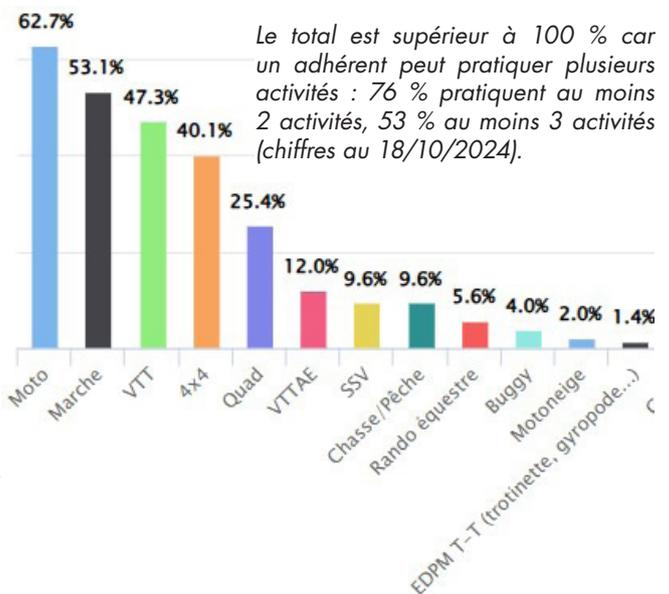
Défense du pratiquant

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 des 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.