



**HAL**  
open science

# Les loisirs motorisés hors route. Conflits controverse et réseaux d'actants

Lisa Haye

► **To cite this version:**

Lisa Haye. Les loisirs motorisés hors route. Conflits controverse et réseaux d'actants. Médecine humaine et pathologie. Université de Grenoble; 131 Université Libre de Bruxelles, 2012. Français. NNT : 2012GRENS029 . tel-00863996

**HAL Id: tel-00863996**

**<https://theses.hal.science/tel-00863996>**

Submitted on 20 Sep 2013

**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.

## THÈSE

Pour obtenir le grade de

### DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE GRENOBLE

**préparée dans le cadre d'une cotutelle entre l'Université  
de Grenoble et l'Université Libre de Bruxelles**

Spécialité : **Mouvement, comportement pour la santé et autonomie**

Arrêté ministériel : le 6 janvier 2005 -7 août 2006

Présentée par

**Lisa HAYE**

Thèse dirigée par **Jean-Pierre MOUNET** et **Jean-Michel DECROLY**  
préparée au sein des **Laboratoires SENS et LITOTeS**  
dans les **Écoles Doctorales EDISCE et GEO**

## **Les Loisirs motorisés hors route Conflits, controverse et réseaux d'actants**

**Tome 1**

Thèse soutenue publiquement le **28 Novembre 2012**,  
devant le jury composé de :

**M., Michel, GROSSETTI**

Directeur de Recherche au CNRS, Université de Toulouse II, (Rapporteur)

**M., Olivier, BESSY**

Professeur des Universités, Université de Pau, (Rapporteur)

**M., Philippe, BOURDEAU**

Professeur des Universités, Université de Grenoble 1, (Président)

**Mme, Marie-Françoise, GODART**

Professeur, Université Libre de Bruxelles, (Membre)

**M., Jean-Pierre, MOUNET**

Maître de conférence HDR, Université de Grenoble 1, (Directeur de thèse)

**M., Jean-Michel, DECROLY**

Professeur, Université Libre de Bruxelles, (Directeur de thèse)

*Université Joseph Fourier / Université Pierre Mendès France /  
Université Stendhal / Université de Savoie / Grenoble INP*





# THÈSE

Pour obtenir le grade de

**DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE GRENOBLE**

**DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE BRUXELLES**

Thèse présentée par

**Lisa HAYE**

Sous la direction de **Jean-Pierre MOUNET** et **Jean-Michel DECROLY**

préparée au sein des **Laboratoires Sport et Environnement Social et LITOTeS**  
dans les **Écoles Doctorales EDISCE et GEO**

## **Les Loisirs motorisés hors route**

### **Conflits, controverse et réseaux d'actants**

#### **Tome 1**

Thèse soutenue publiquement le **28 Novembre 2012**,  
devant le jury composé de :

**M., Michel, GROSSETTI**

Directeur de Recherche au CNRS, Université de Toulouse II, (Rapporteur)

**M., Olivier, BESSY**

Professeur des Universités, Université de Pau, (Rapporteur)

**M., Philippe, BOURDEAU**

Professeur des Universités, Université de Grenoble 1, (Président)

**Mme, Marie-Françoise, GODART**

Professeur, Université Libre de Bruxelles, (Membre)

**M., Jean-Pierre, MOUNET**

Maître de conférence HDR, Université de Grenoble 1, (Directeur de thèse)

**M., Jean-Michel, DECROLY**

Professeur, Université Libre de Bruxelles, (Directeur de thèse)



# Sommaire

Remerciements.....	6
Note au lecteur.....	8
Introduction Générale.....	10
Partie 1 Cadrage problématique, théorique et méthodologique – Cheminement.....	26
Chapitre 1 Cadre général : Où ? Quand ? Quoi ?.....	27
Chapitre 2 Cadrage théorique & Problématique.....	56
Chapitre 3 Méthodologie.....	91
Partie 2 Début de l’histoire, immersion.....	118
Chapitre 1 Approche ethnographique des loisirs motorisés.....	119
Chapitre 2 Première approche de la controverse, les arguments stéréotypés.....	135
Chapitre 3 Historique des mobilisations.....	156
Conclusion de la deuxième partie.....	172
Partie 3 Retracer les associations - les objets au cœur des mouvements du collectif...175	
Chapitre 1 Les règlements nationaux.....	176
Chapitre 2 Les agencements locaux.....	192
Chapitre 3 Les objets du motorisé et les manifestations motorisées.....	210
Conclusion de la troisième partie.....	227
Partie 4 Interprétation - Discussion – Retour sur la théorie.....	230
Chapitre 1 De points de vue situés aux logiques d'action.....	231
Chapitre 2 De la circulation des connaissances à l'expertise.....	260
Chapitre 3 Stabilité, instabilité et innovation sociale.....	278
Conclusion du chapitre 3.....	303
Conclusion de la quatrième partie.....	305
Méta-interprétation & Conclusion Générale.....	307

## REMERCIEMENTS

Entreprendre une thèse, c'est avant tout un projet scientifique et académique, mais, bien au-delà, c'est un véritable parcours initiatique fait de rencontres et de retrouvailles, mêlant repli sur soi et ouverture aux autres. Le présent manuscrit de thèse n'aurait pas vu le jour sans toutes les personnes qui m'ont aidée à me repérer, à me diriger, lorsque la lumière commençait à manquer pour suivre ce parcours. Je les en remercie très chaleureusement.

Tout d'abord, quels mots pourraient décrire l'encadrement sans pareil de mon directeur de thèse grenoblois Jean-Pierre Mounet ? C'est peut-être qu'après plus de trois-cents pages écrites (presque en apnée) les ressources verbales se tarissent... Non, je crois plutôt que c'est le plaisir d'avoir traversé la France pour trouver un chercheur avec lequel partager l'enthousiasme scientifique, la satisfaction du travail bien fait, la passion du sport et de la montagne, qui me fait perdre les mots. Un très très grand merci pour ton patient travail de formation au métier de la recherche, pour ta rigueur qui n'a jamais été au détriment d'une certaine liberté laissée à l'imagination, indispensable à l'innovation. J'attends maintenant avec impatience le moment de laisser de côté les mots et les grandes discussions sur les joies du VTT de montagne pour aller poser mes roues dans le secteur de la Matheysine !

Je remercie très chaleureusement Jean-Michel Decroly, qui a dirigé ce travail depuis Bruxelles et dont les remarques tout au long de cet exercice ont été très précieuses. Ce sera plus difficile pour moi de venir faire du VTT de montagne au plat pays...

Je remercie vivement Michel Grossetti, Olivier Bessy, Philippe Bourdeau et Marie-Françoise Godart pour m'avoir fait l'honneur d'accepter de juger ce travail et de siéger dans le jury de ma soutenance.

Mes pensées vont aussi vers Samuel Martin, doctorant en mathématiques appliquées, avec qui nous avons noué une collaboration fructueuse et fort agréable. Sans lui, je n'aurais pas pu mener à terme mes improbables réflexions sur la visualisation et l'analyse de réseaux.

Merci à Tommaso Venturini du Médialab, pour les échanges éclairants que l'on a eu sur la combinaison acteur-réseau / visualisation et analyse de réseaux.

Je remercie tous les acteurs qui ont eu la patience de me faire part de leur point de vue et de leur connaissance fine du milieu des loisirs motorisés hors route ou de l'opposition à ces activités. Merci à ceux qui m'ont permis d'apprendre à piloter une moto ou un 4x4 ; il m'aurait été difficile de rédiger un si long manuscrit sans avoir moi-même expérimenté ces

activités.

Merci à tous mes « partenaires de galère » – comprenez tous mes collègues doctorants – de l'UFRAPS, du Cermosem, de l'IGA et de l'IGEAT : Yohann, Mathieu, Boris, Aurélie, Brice, Géraldine, Jules (venu de si loin et si content de découvrir les montagnes), Olivier, Nico S., Nico R. (je sais, tu n'es pas assez fou pour faire une thèse mais quand-même ), Brice<sup>bis</sup>, Caroline, Pierre-Olivier, Isabelle, Bernard et j'en oublie (sur le papier uniquement). Merci à mes partenaires d'atelier de monitorat : Antoine, Samuel, Renaud, Marion et Franck (alors, quand allez-vous enfin monter passer une soirée dans mes montagnes ?!)

Merci à tous mes amis qui sont loin : Marion (pour les belles rigolades durant nos deux premières années de fac et les repas gastronomiques en Bretagne Nord), Isabelle (pour les virées à vélo de notre jeunesse et les confitures de framboises, groseilles, cassis), Marie (pour avoir illuminé ces années rennaises), Morgan (pour une merveilleuse aventure en cyclotourisme qui s'est soldée par une très belle amitié), Seb (pour ta joie de vivre et ta gentillesse).

Merci à tous mes amis d'ici : toute la famille Poinsonnet (pour m'avoir sauvée de la déprime plus d'une fois), Nicole & Rodolphe, Anki, Xav, Anne, Fred, Romain, Cédric, David, Jérôme, Simon, Ben, tous les partenaires de VTT et de ski. Je tiens tout particulièrement à remercier ceux qui ont été là – dans l'adversité – pour que le Trophée de la Meije reste ce qu'il était (une magnifique course de montagne) : Pierrette, Joost, Charley et Pierre-Olivier. Merci à toutes les skijorettes, pour leur joie, leurs couleurs, leur irrévérence ; je suis tellement fière de faire partie de la bande !

Merci à mes amis qui sont dans un entre-deux, ni ici, ni très loin (et qui m'hébergent de temps en temps lors de mes passages à Grenoble) : Pierre et Yannick, Rudy et Maryline, Steph et les autres.

Merci à ma belle famille, Nastassia (pour m'avoir appris à me faire jolie tout en dévalant les pentes en VTT et à ski), Claudine et Alain (pour les soirées autour de repas dignes d'un 3 étoiles), Marco et Marie-France (cousins-voisins d'exception).

Pour finir, merci à toute ma famille. A mes deux grands frères (Arnaud et Sylvain), pour avoir contribué à me forger un mental à toute épreuve (dans le domaine sportif tout du moins). A mes parents, pour m'avoir toujours soutenue dans mes choix et pour être présents tant dans les moments de doute que pour partager mes bonheurs. Merci à Sylvain pour ses relectures et pour avoir hébergé une thésarde en errance pendant deux semaines. Merci à mon papa pour ses relectures et son assistance informatique 24h/24.

Et – j'ai gardé le plus important pour la fin – merci à Niels, montagnard, jazz-man, vététiste et skieur à toute épreuve, pour m'avoir acceptée dans son antre et m'avoir fait découvrir son domaine, la montagne.

## NOTE AU LECTEUR

Pour une meilleure lecture, les extraits d'entretiens d'acteurs et les extraits de documents liés à la controverse étudiée sont présentés sous une police différente du corps du texte. Les propos des acteurs sont indiqués *en italique*.

Les citations de textes scientifiques sont encadrés de guillemets « »

Enfin, les extraits de notre carnet de thèse apparaissent dans des encarts, en police italique bleue.

*Extrait de carnet de thèse*

# **Introduction Générale**

## INTRODUCTION GÉNÉRALE

« Début janvier 1990, des écologistes se couchent devant les 4x4 pour arrêter l'Aventure Blanche (randonnée tout terrain dans le Vercors) »<sup>1</sup>

Quelque part en montagne. Un randonneur s'opposant aux loisirs motorisés stoppe une moto, le motard réplique, le randonneur sort une chaîne et demande au motard de bien se comporter, faute de quoi il enchaînera sa moto. Le motard s'insurge, le randonneur entoure la moto de sa chaîne et reprend la clé du cadenas. Le motard s'énerve, refuse de se plier aux exigences du randonneur, le randonneur jette la clé du cadenas dans un lac au bord du chemin. Le randonneur repart, le motard sera obligé de descendre à pied et de revenir avec du matériel pour ôter la chaîne.

Le 21 mars 1990, manifestation sous la Tour Eiffel. « *Les randonneurs motorisés se sont mobilisés en masse pour crier leur colère contre la loi Lalonde* »<sup>2</sup>

Sur Internet, « Pouly » (petit oiseau fait de tissu et de mousse) nous raconte l'histoire de l'homo pétroleum (homme consommateur de pétrole), sous le contrôle de France Nature Environnement (FNE)<sup>3</sup>. « *Pour être en contact avec la nature, l'homo pétroleum prend une voiture climatisée, une motoneige qui pue, un jet-ski assourdissant.* ».

« *Il dépense des tonnes d'or noir toute l'année et quand arrivent les vacances, au lieu de faire une pause, il en rajoute une couche, il sort l'artillerie lourde* » : avion, 4x4, ski nautique etc.

« *Ce qu'il voit, c'est la puissance du pétrole, qui lui permet d'aller où il veut, quand il veut. [...] C'est un drogué de la puissance.* »

En plus, « *l'homo pétroleum a besoin de se sentir liiiiiiiibre, alors il sort en permanence des routes autorisées. [...] La quad, ça passe partout et ça défonce tout, partout où ça passe.* »

La conclusion de Pouly, c'est que l'homo pétroleum ferait mieux de prendre un kayak pendant ses vacances parce que « *le kayak, c'est un moyen de communier avec la nature* ».

2006, vague de « dégonflisme ». « *Un nouveau mouvement de pensée et d'action est né, le Dégonflisme. Son propos consiste à interpeler le grand public, en utilisant les médias au travers d'opérations consistant à dégonfler les 4x4, véhicules énergivores et complètement inadaptés au milieu urbain. En attaquant ce symbole de la "consommation de destruction", les dégonfleurs interrogent l'absurdité de notre modèle de société, basé sur le double*

1 Étude sur l'impact des loisirs motorisés dans le Vercors (Benest et al. 1990)

2 Extrait du site internet du Codever : <http://www.codever.fr/qui/index.php>

3 Vidéo en ligne à l'adresse suivante : [http://www.dailymotion.com/video/x9yi29\\_loisirs-nature-de-l-homo-petroleum\\_news](http://www.dailymotion.com/video/x9yi29_loisirs-nature-de-l-homo-petroleum_news)

*principe "croissance et pillage". »<sup>4</sup>.*

Les années passent, les pratiquants se sentent acculés, la révolution verte atteint les magazines spécialisés. Enduro Magazine, Décembre – Janvier 2011<sup>5</sup>. Les journalistes titrent : « *Enduro et écologie – incompatible mais conciliable* ». Développant cette idée, ils poursuivent, « *n'en déplaise aux écolos radicaux, le milieu de la moto tout-terrain s'intéresse de près aux problèmes environnementaux et les initiatives se multiplient.* »

## LES ACTEURS

---

Les méchants écolos. Le magazine Moto Verte titre en Août 2010 :

« *Qui sont nos ennemis ? - FNE, ONF<sup>6</sup>, Mountain Wilderness... Pourquoi sont-ils si méchants ?* »<sup>7</sup>

Les dangereux motards ou quadeurs (pratiquants de quad). Non pas cagoulés mais casqués, les motards et quadeurs font peur.

« *Quelque chose qui gêne c'est qu'on ne voit pas le visage. Le ressenti c'est que... on se sent agressés.* » (un technicien du Conseil Général de la Loire (CG 42)).

Les « *petits bonshommes verts* ». A l'occasion d'une soirée lors d'un week-end d'enduro, les motards évoquent leurs déboires. Ils parlent de ceux qu'ils appellent les « petits bonshommes verts ». Il s'agit des agents de la police de l'environnement. Dans les discussions, les anecdotes vont bon train. Certains racontent comment les petits bonshommes verts ont tendu des filets pour stopper des motards.

Les opérations « hélicoptères ». L'hélicoptère revient souvent dans les discours des pratiquants qui décrivent comment certains de leurs compagnons se sont fait arrêtés par des agents arrivés en hélicoptère. Dans la même perspective, un journaliste du magazine Moto Verte interrogeant une chef de projet à l'ONF, fait remarquer :

« *il n'y a pas encore de battues anti-voitures avec des hélicoptères comme il peut y en avoir contre les motos...* »<sup>8</sup>

Les portraits d'acteurs ici brossés à gros traits à partir de visions exprimées par les uns et les autres sont volontairement les plus caricaturaux. Ils mettent en évidence les points de vue stéréotypés des acteurs en présence et illustrent les tensions à l'œuvre.

---

4 Extrait du forum de France 2 consulté à l'adresse suivante : [http://forums.france2.fr/france2/lahaussedesprixducaburant/degonflisme-politique-sujet\\_50\\_1.htm](http://forums.france2.fr/france2/lahaussedesprixducaburant/degonflisme-politique-sujet_50_1.htm)

5 Enduro Magazine N°53 – Décembre / Janvier 2011

6 Office National des Forêts

7 Moto Verte N°436 – Août 2010.

8 Idem

Les Loisirs motorisés Hors Route (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, questionnent nos rapport aux autres et à notre environnement. 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.

Y a-t-il une « bonne manière d'accéder à la nature ? ». A en croire certains acteurs de la controverse, oui :

*« Le fond du problème est la différence fondamentale dans notre amour de la nature : chacun le vivant passionnément. Comment l'un pourrait-il s'imposer à l'autre ?*

*Notre façon d'aimer la nature est certes la meilleure ! Il est vrai qu'elle est moins mutilante pour les milieux naturels et moins dérangeante pour les autres utilisateurs du même site. Il est en outre évident qu'un sportif musculaire consomme, dans le même temps, moins d'espace qu'un sportif motorisé. La cohabitation des « muscles » et des « moteurs » est difficile sur le terrain. C'est pourquoi nombre de « muscles » voudrait la disparition des « moteurs » de loisirs.*

[...]

*Aimer la nature implique d'y mettre, de temps en temps, les oreilles, les yeux, le nez et donc les pieds. Les chemins de randonnées le permettent en conformité avec notre façon de l'aimer. C'est pourquoi nous les défendons vigoureusement. »* (un détracteur des LMHR)<sup>9</sup>.

Les LMHR interrogent notre rapport à la nature mais aussi nos relations interpersonnelles. Un ensemble d'acteurs semble être enrôlé et prendre partie sur la question, au-delà des pratiquants et de leurs détracteurs.

De nombreux éléments visibles de controverse et de conflit<sup>10</sup> autour des LMHR peuvent être relevés : des articles et pétitions de la part de collectifs nationaux pro et anti 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 habitation, etc. Pour certains il s'agit d'un réel problème de société. D'ailleurs, de nombreuses collectivités (communes, Parc Naturels Régionaux (PNR), CG etc.) sont confrontées à leur gestion.

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

Notre première question de recherche peut être formulée de la façon suivante :

---

9 Extrait de La Lettre du Hérisson, N°222 – Mars 2006. Magazine réalisé par FNE.

10 Les concepts de controverse et de conflit sont développés en problématique. Il s'agit de deux natures d'opposition différentes, l'une basée sur des échanges d'arguments « génériques », l'autre sur des conflits sur le terrain.

## **Comment et pourquoi des activités de loisir, touristiques ou locales, mobilisent-elles les acteurs, les poussent-elles à prendre position, voire à entrer en conflit ?**

### UN PROBLÈME QUI INTÉRESSE LE MILIEU SPORTIF

---

Dans le rapport d'évaluation de l'expérimentation pour l'élaboration de Plans départementaux des Itinéraires de Randonnées Motorisée (PDIRM) datant de Juin 2009 (Hausherr 2009 p. 6), l'idée suivante est mise en avant :

*« Si la promotion et le développement des activités physiques et sportives sont reconnus d'intérêt général, il est néanmoins admis que les conditions de la maîtrise du développement des sports motorisés, qui peuvent aussi s'exercer en espace naturel, sont plus exigeantes que celles relatives aux activités non motorisées. Il est alors de la compétence des DDJS de favoriser l'accessibilité aux pratiques dans des conditions de sécurité et d'encadrement optimales en veillant au respect des propriétaires, des autres usagers et des réglementations visant à la préservation environnementale, particulièrement celles qui figurent dans la Charte adossée à la Constitution. »*

Ainsi, l'ensemble des participants à une réunion d'échange et de réflexion organisée par les ministères en charge de l'écologie d'un côté et des sports de l'autre et regroupant des collectivités, des usagers motorisés et non motorisés, des gestionnaires d'espaces naturels, des associations de préservation de l'environnement, des représentants des propriétaires et exploitants et des services de l'Etat, partageaient le constat suivant :

*« L'augmentation de la fréquentation des espaces naturels essentiellement due à l'homologation des quads, sous forme de pratique auto organisées, rendait nécessaire l'organisation de cette fréquentation pour des questions relatives à la sécurité des pratiquants et des autres usagers, de respect de l'environnement et des droits attachés à la propriété. » (Hausherr 2009 p. 8).*

Ce besoin ressenti par un grand nombre d'acteurs est exprimé par la Fédération Française de Randonnée Pédestre (FFRP) :

*« Les problèmes posés par le développement de la circulation d'engins motorisés dans les espaces naturels, et sur les chemins, avec les nuisances et dégradations qui en découlent, inquiètent très vivement la Fédération Française de Randonnée Pédestre.*

*Ils affectent très directement nos deux missions essentielles : la sauvegarde, la mise en valeur d'itinéraires ainsi que la préservation de leur environnement, d'une part, et les conditions de pratique pour ceux qui les fréquentent, d'autre part. » (un responsable de la FFRP)<sup>11</sup>.*

---

11 Extrait de La Lettre du Hérisson, N°222 – Mars 2006. Magazine réalisé par FNE.

Les LMHR posent des problèmes de gestion, entre autres aux acteurs du monde sportif. Pourtant, aucune étude en Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives (STAPS) n'a, à notre connaissance, été menée sur ce sujet.

Cet objet intéresse également fortement le milieu des environnementalistes. Cependant, nous n'avons pu relever, à propos de ces activités, que deux études encadrées par un des protagonistes de la controverse écologique universitaire, un article (Laslaz, 2006) d'un géographe travaillant notamment sur les espaces protégés et un mémoire de fin d'étude (Laupin 2006a). Cela demeure insignifiant dans le panorama de la recherche française.

Malgré les nombreux enjeux relatifs à la gestion des LMHR, peu de scientifiques semblent s'être emparés de cette thématique. L'un des premiers échanges de mail avec le directeur de ce travail de recherche apporte un élément de compréhension de cet état de fait ;

*« Parmi ceux [les thèmes de recherche] qui sont envisageables, il y en a un qui risque de vous surprendre mais qui est, à mon sens, le thème prioritaire de la période actuelle. C'est le problème des loisirs motorisés en espace naturel : c'est une belle controverse avec de nombreux arguments contradictoires et un net besoin d'éclaircissements. [...] Mais si le motorisé vous déplaît (**comme à beaucoup de sportifs de nature et "d'écologues"**)<sup>12</sup>, ne vous inquiétez pas, il existe bien d'autres possibilités. »*

Il n'en fallait pas plus pour nous convaincre de l'intérêt de poursuivre des recherches sur ce sujet.

## PRÉCISIONS SUR L'OBJET DE RECHERCHE, LES LMHR

---

Nous proposons l'expression « loisirs motorisés hors route » pour faire référence aux activités dont le cœur repose sur l'utilisation d'engins tout-terrain terrestres, à savoir le 4x4, la moto ou le quad, activités qui se déroulent légalement en France sur certains chemins, mais qui en débordent parfois. Ces activités sont régies par la loi sur la circulation des engins motorisés dans les espaces naturels du 3 janvier 1991, appelée loi Lalonde.

L'expression « hors route » reprend la formulation nord américaine « Off Road Vehicle »<sup>13</sup> ou « Off Highway Vehicle »<sup>14</sup>. Il s'agissait pour nous de prendre de la distance par rapport aux termes employés par les défenseurs et les détracteurs des LM. Les premiers parlent souvent de loisirs verts, les seconds de loisirs motorisés dans les espaces naturels. L'expression loisirs motorisés tout-terrain est également parfois employée. Chacune de ces

---

12 Passage souligné par l'auteur de la thèse.

13 Véhicule hors route, traduit littéralement.

14 Véhicule hors grande voie, traduit littéralement.

formulations est porteuse de conceptions desquelles nous voulions nous affranchir : l'image liée à la nature pour les « loisirs verts » et l'idée que les engins évoluent directement dans les espaces naturels pour les « loisirs motorisés dans les espaces naturels » bien que la loi restreigne la pratique aux voies ouvertes à la circulation publique.

La notion de LMHR ajoute en outre l'idée que la controverse commence là où le bitume s'arrête – cet aspect sera développé par la suite mais une citation permet d'illustrer cela :

*« Au fond, l'élément premier du problème est celui de la définition de la carrossabilité des voies (voie praticable par une voiture) : les motoristes veulent qu'elle dépende des caractéristiques du véhicule (ils pourraient alors aller partout). Il serait nettement préférable que cela tienne à celles de la voie (**seules les voies revêtues seraient autorisées aux véhicules motorisés**)<sup>15</sup>. Tant que ce point ne sera fixé, il y aura des tensions. »* (un détracteur des LMHR)<sup>16</sup>.

Les engins motorisés tout-terrain terrestres sont utilisés soit sur des terrains fermés qui leur sont réservés, soit sur les chemins, dans les espaces ruraux. Nous nous intéressons plus spécifiquement à ce second usage car c'est le rapport entre les LMHR, les autres usagers de l'espace, les gestionnaires d'espaces et les milieux traversés qui nous semble essentiel.

Il existe deux grandes catégories d'engins, ceux qui sont homologués et ceux qui ne le sont pas. Les premiers sont les seuls à être autorisés à circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique – autrement dit, en dehors des terrains fermés dédiés. Néanmoins, les engins non homologués débordant parfois en dehors des espaces qui leur sont autorisés, nous ne limitons pas *a priori* les investigations aux engins homologués et à la pratique en dehors des terrains dédiés. Si des terrains dédiés ou des engins non homologués sont pris dans la controverse, il seront intégrés aux analyses au même titre que l'objet principal de cette étude, les loisirs motorisés hors route.

Les pratiques nautiques, aériennes et sur neige ne font pas l'objet d'investigations dans la présente 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 sur les chemins. De même pour les activités nautiques ou sur neige, la réglementation, les espaces de pratique et les enjeux nous semblent trop éloignés de ceux relatifs aux LMHR pour faire l'objet d'une seule et même étude.

---

15 Passage souligné par l'auteur de la thèse.

16 Extrait de La Lettre du Hérisson, N°222 – Mars 2006. Magazine réalisé par FNE.

La multiplicité des acteurs pris dans la controverse (pratiquants, environnementalistes, autres usagers des chemins, gestionnaires d'espaces, faune sauvage, Parcs Naturels, etc.) ; le rôle joué par un certain nombre d'entités non humaines (le bruit, les moteurs, les textes règlementaires) ; l'impossibilité de faire référence à des catégories qui seraient définies *a priori* (des pratiquants de LMHR affirment agir pour la préservation de l'environnement, des usagers des chemins non motorisés ne suivent pas les détracteurs des LMHR, des exploitants agricoles se tournent vers l'usage du quad etc.) ; autant de constats effectués lors d'une pré-enquête nous amènent à nous détourner des théories classiques fondées sur des catégorisations du social relativement figées.

Souhaitant saisir ce qui se joue dans le cadre de la controverse et des conflits autour des LMHR, dans un contexte hautement incertain – les incertitudes portant tant sur les impacts des activités sur les milieux naturels que sur les milieux humains, nous adoptons donc une posture compréhensive (Weber 1971). Nous souhaitons déployer les réseaux d'actants<sup>17</sup> dans lesquels sont pris les acteurs de la controverses et ceux qui entrent en conflit. Pour cela, Latour (2006) préconise de suivre le cheminement des acteurs, de suivre les traces laissées par les actants.

Considérant que les acteurs interrogés ou rencontrés sur le terrain savent ce qu'ils font, le sociologue s'intéresse alors à la signification que ceux-ci attribuent à leurs actions.

Suivant la logique de Latour (1991) ainsi que de Callon et al. (2001) remettant en question les grands partages modernes entre profanes et scientifiques, Mounet C. (2007 p. 22) considère que « il est impossible de postuler encore la neutralité absolue du scientifique. Le chercheur est influencé, tout comme les acteurs qui constituent ses objets d'étude, par son vécu, sa formation, ses idéologies, sa catégorie socioprofessionnelle, etc. » ; ce qui n'implique pas toutefois que le chercheur ait mécaniquement une posture partielle.

Souhaitant prendre du recul sur notre rapport au terrain et à l'objet de recherche de cette thèse un préalable consiste à décrire nos attachements en lien avec cet objet. Comme l'exprime Rech (2010 p. 17), « au lieu de nier sa propre subjectivité, autant en dessiner les contours pour mieux l'éclairer. ». A cette fin, nous emploierons ponctuellement la première personne du singulier avant de revenir à l'usage de la première personne du pluriel, de mise pour les sciences du social.

### **Note sur l'emploi du « Je » et du « Nous »**

Olivier de Sardan (2000) consacre un article à cette question en l'éclairant de manière intéressante.

Le « je » en anthropologie peut être employé pour différentes raisons. Olivier de Sardan revient sur ces raisons en apportant des mises en gardes.

---

17 Nous revenons sur cette notion d'actant dans notre problématique. Notons pour l'instant qu'il s'agit de prendre en compte tant les acteurs humains que les non humains qui influent sur le cours de l'action.

Si le « je » permet d'expliciter la place du chercheur dans le processus de production de connaissance et de mettre en avant la co-production de ces connaissances (avec les acteurs côtoyés), il faut tout de même prendre garde à ne pas exalter la subjectivité. Selon cet auteur, il est nécessaire de trouver un juste milieu entre n'utiliser que la première personne du singulier ou ne pas du tout y recourir.

Suivant ces recommandations, nous rédigeons cette thèse à la première personne du pluriel tout en ayant recours ponctuellement à la première personne du singulier afin de fournir des éléments permettant au lecteur de saisir la place du chercheur dans cette étude et son implication dans le réseau. Les passages à la première personnes du singulier seront systématiquement distingués du reste du texte par des encadrés bleus et une police italique, à l'image du récit qui suit.

*Lorsque la proposition de thématique de recherche sur les loisirs motorisés m'a été soumise, ma première impression fut qu'elle m'intéressait en raison de sa potentielle fécondité à apporter des éléments de réflexion intéressants quant aux questionnements qui me taraudaient à propos des interrelations entre sports de nature et environnement.*

*Pourtant je ne m'étais jamais consciemment interrogée sur ces activités que sont les LM. Sans doute avais-je dû voir à l'occasion une image capturée lors de manifestations contre les loisirs motorisés avec une banderole « Silence ! » mais si je ne m'étais pas emparé de cet objet pour en faire une thèse je ne m'en serais peut-être même jamais rappelé. Bref, je pense pouvoir affirmer sans me trahir que je n'étais absolument pas enrôlée dans la controverse. Cela ne signifie pas que si l'on m'avait demandé avant de me soumettre cet objet quelle était ma position vis-à-vis des loisirs motorisés, je n'aurais pas, comme beaucoup je suppose, répondu « ils n'ont rien à faire dans la nature ! ». En effet, mes attachements à la nature tissés dès le plus jeune âge sur divers registres – sur lesquels je vais revenir – auraient eu tendance à provoquer une réaction d'offuscation de ma part face à des moteurs dans la nature.*

*D'abord, il y a eu la nature cultivée. Petite-fille de paysans, j'ai toujours été très attachée à la terre et au milieu rural. Vivant en banlieue parisienne, la vie au champ certains week-ends et quelques semaines l'été, représentaient le paradis d'une gamine qui ne supportait ni le béton, ni la vie urbaine.*

*Sans doute à peu près dans le même temps, il y a eu la nature pour elle-même. Avec mon frère, nous nous passionnions pour toutes les petites bêtes, les petites fleurs, les herbes etc. que nous trouvions sur notre passage. Autrement dit, nous étions des naturalistes en herbe. Et nous clamions haut et fort que la nature aurait été bien mieux sans l'homme ; de fervents défenseurs d'une éthique bio-centrée (Larrère 1997) pour ainsi dire.*

*Et puis il y a aussi vite eu cette passion pour le sport débordant parfois sur les chemins en forêt, chevauchant nos vélos qui nous accompagnaient partout.*

*Des années plus tard, rêve d'enfance, je m'installai en montagne. Depuis lors, je m'adonne à un certain nombre d'activités sportives de nature, course à pied en montagne, Vélo Tout Terrain (VTT), alpinisme (balbutiant certes mais tout de même), ski de randonnée etc.*

*Si j'en reste-là, n'importe quel lecteur pourrait légitimement se demander comment, avec de tels attachements, je pourrais proposer une recherche la plus neutre possible sur un sujet tel que celui des LMHR.*

*J'ajouterais alors que mon passé revisité m'a fait prendre conscience que la « vie au champ » que j'évoquais tout à l'heure m'a amenée à apprendre à conduire des tracteurs dès le plus jeune âge, pas tellement pour aider à la ferme mais plutôt pour s'amuser. Nous aimions tant avec mes frères aller conduire les tracteurs sur les chemins, notamment un, de l'exploitation. Pratiquante de loisirs motorisés sans le savoir à même pas 6 ans alors ?*

*Beaucoup plus tard, ne souhaitant pas rester en dehors de la controverse et des conflits que j'étudiais, ou plutôt pas en dehors mais d'un côté plutôt que de l'autre, j'appris à piloter une moto, je me baladai sur un quad et je participai à une randonnée 4x4. Ainsi ai-je tenté de déployer une approche compréhensive jusqu'au bout ; dans le cadre des entretiens menés et sur le terrain.*

## APPROCHE ADOPTÉE

---

Comme nous l'évoquions pour décrire notre posture, nous souhaitons déployer la controverse autour des LMHR. Pour cela, nous avons suivi le cheminement des acteurs pris dans la controverse et les conflits et relevé les traces laissées par les actants sur leur passage ; suivant en cela les préceptes des théories de l'acteur-réseau.

Nous situant dans le cadre de théories faisant intervenir la notion de réseau, nous avons effectué un travail bibliographique sur cette dernière.

*Février 2010,*

*Je pousse les recherches sur l'analyse des réseaux. J'entame les lectures en anglais à ce sujet. De nombreux calculs sont possible (centralité, cohésion, etc.). Je me laisse charmer par cette vision "mathématique" du social (impossible de renier ses origines!) mais Jean-Pierre me met en garde, on ne peut transférer de cette façon des concepts d'une discipline à un autre. Les relations sociales ne sont pas de simples relations physiques ou chimiques... Une nouvelle perspective s'ouvre: travailler sur la nature des*

*relations et utiliser un logiciel d'analyse de réseau tout en appliquant toujours une qualification qualitative des relations analysées.*

D'abord séduits par les théories de l'analyse de réseau reposant sur la visualisation et les calculs permettant de caractériser le réseau étudié, nous avons approfondi nos recherches dans cette direction. Plus nous avançons dans nos lectures et notre compréhension de ces ressources théoriques et méthodologiques, plus nous entrevoyons des perspectives dans le cadre de nos travaux.

Finalement les outils de visualisation et d'analyse de réseau nous sont petit à petit apparus incontournables pour traiter la richesse des données relatives à la nature de ce qui circule dans le réseau entourant les problématiques liées aux LMHR.

On peut mettre en récit et éclairer cette nécessité comme suit.

Qu'est-ce qui fait lien ? Quelle est la nature de ce qui circule entre les êtres ? Que se passe-t-il lorsqu'un sujet fâche, divise ou rassemble ? Autant de questions auxquelles se heurtent les sociologues. Si des lois de la mécanique statique sociale des sociétés ont été définies par les différents grands courants sociologiques, la question de la dynamique des controverses reste largement sans réponse bien qu'un certain nombre de sociologues des sciences se soient penchés sur la question des controverses scientifiques (Pestre 2006).

Le fait est que la multiplicité et l'intrication des relations rend leur analyse extrêmement complexe. Il semble à première vue beaucoup moins difficile et moins coûteux de réduire *a priori* la complexité en intégrant – parfois au forceps – les individus et leurs relations dans des catégories prédéfinies. Cette manière de procéder amène néanmoins à perdre – irrémédiablement – une grande partie de la richesse des données sur le sujet étudié et peut conduire à des interprétations erronées.

Bruno Latour nous invite à inverser l'approche en laissant les acteurs composer eux-mêmes les regroupements dans lesquelles ils s'inscrivent, le chercheur ne faisant « que » les suivre pour retracer leurs associations. Ceci induit une nécessaire complexification des données à analyser ; d'autant plus si l'on tente de prendre en compte la nature des attachements entre actants dans leur diversité afin de saisir ce qui fait lien et ce qui circule entre les êtres. Dans le cadre de controverses, il semble en effet nécessaire de tenir compte des multiples natures de relations dont la signification peut avoir des implications sur le réseau. Ainsi, par exemple, un acteur (un pratiquant de loisir motorisé) peut-il être lié par une relation conventionnelle à une règle (Loi Lalonde) tout en rejetant cette règle. La double relation conventionnelle – rejet ne peut alors être prise en compte comme une relation univoque.

Malgré cette complexification des données, les théories de l'acteur-réseau n'offrent pas réellement les outils nécessaires à la description d'objets complexes. Le nœud gordien de ces théories se situe dans les récits que construit le chercheur pour retracer les associations. Dans le cadre de nos recherches sur la controverse autour des LMHR, nous avons fait face à

une telle complexité que la rédaction de ce que Latour nomme un compte-rendu risqué nous est apparu quasiment impossible sans recourir à des outils issus de l'analyse de systèmes complexes. Ces outils seraient sans doute, selon nous, un moyen de répondre à la « pauvreté » des théories de l'acteur-réseau, notamment mise en avant par Crenn (2002). Cette thèse tentera de montrer comment et en quoi la visualisation et l'analyse de réseau peuvent être complémentaires de l'acteur-réseau et comment et en quoi elles peuvent venir l'enrichir.

## PREMIÈRE FORMULATION DE PROBLÉMATIQUE ET D'HYPOTHÈSES

---

Notre question de départ était donc : « Comment et pourquoi des activités de loisir, touristiques ou locales, mobilisent-elles les acteurs, les poussent-elles à prendre position, voire à entrer en conflit ? »

Dans la mesure où notre approche pour répondre à cette question se situe dans le cadre des théories de l'acteur-réseau et porte sur les LMHR, nous pouvons reformuler cette question de la façon suivante :

### **Comment se structure le réseau autour des loisirs motorisés hors route ?**

Le rôle du sociologue étant de qualifier ce qui circule entre les êtres, de saisir ce qui fait lien, ce qui fait tenir la société, nous chercherons aussi à répondre à la question suivante :

### **Quelle est la nature des relations entretenues par les actants du réseau ?**

Une pré-enquête a mis en évidence que peu de rencontres avaient lieu sur les chemins entre pratiquants motorisés et non motorisés. Ceci nous a amené à nous demander si les tensions fortes entourant les LMHR et leur présence sur la scène publique relevait de positionnements idéologiques plutôt que de conflits d'usage, pour l'accès à un espace. Autrement dit, la question suivante se pose également :

### **La controverse a-t-elle une origine idéologique, ou bien repose-t-elle sur des conflits sur le terrain, sur un combat pour l'accès à une ressource, à un espace ?**

Finalement, nos questionnements peuvent être synthétisés de la manière suivante :

### **Sur quels réseaux d'acteurs et actants reposent la controverse et les conflits autour des loisirs motorisés en espaces naturels ?**

### **De quelles dynamiques entre controverse – en tant qu'échange d'arguments génériques<sup>18</sup> – et conflits sur le terrain résultent ces réseaux ?**

Si nous dépassons la controverse et les conflits pour nous intéresser à la gestion des LMHR, nous pouvons nous demander si les démarches de gestion restent bloquée sur des

---

18 La notion d'argument générique sera développée par la suite mais notons dès à présent que nous l'empruntons à Mounet C. (2007).

arguments stéréotypés, ou bien si des relations basées sur la proximité organisée (Caron and Torre 2006) permettent de dépasser les positionnements tranchés visant à ce que la légitimité de chacun soit reconnue (Beuret 2006a).

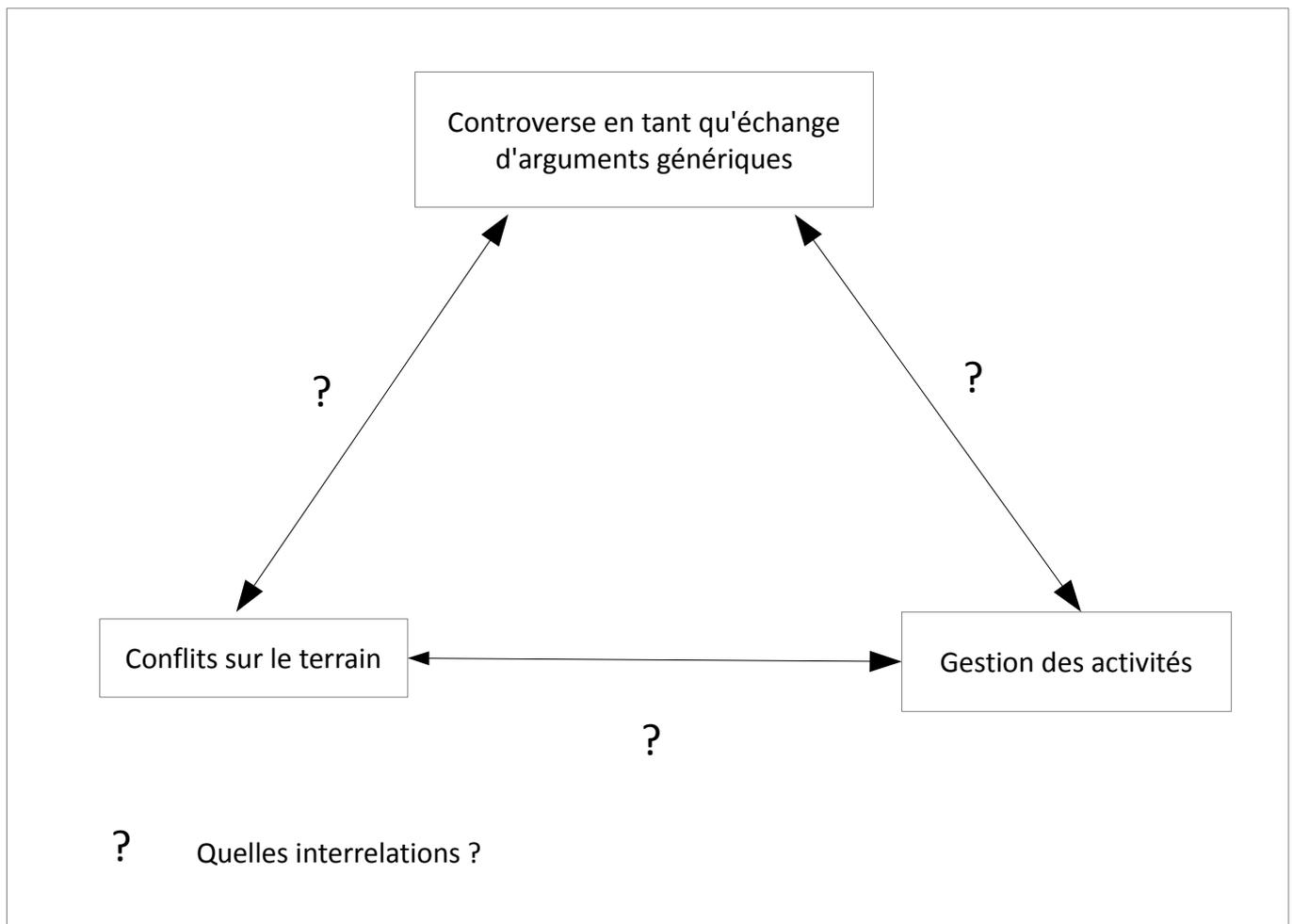


Figure 1: Une triple interrogation

### Hypothèses

Comme il existe, d'après notre pré-enquête, peu de rencontres entre usagers motorisés et non motorisés des chemins, nous posons comme première hypothèse que les tensions entourant les LMHR sont principalement d'origine idéologique ; ces activités amenant les acteurs à se positionner de manière tranchée pour ou contre.

Par ailleurs, nous émettons l'hypothèse que les liens de voisinage, d'amitié, ou encore d'expérience partagée, mis en jeu dans le cadre de démarches de concertation visant à gérer les LMHR – et relevant de la proximité organisée – pourraient être à l'origine d'innovations sociales dépassant les échanges d'arguments stéréotypés et les positionnements idéologiques.

Pour répondre à nos questionnements et vérifier la justesse de ces hypothèses, nous avons mis en œuvre une démarche inductive, partant du terrain et faisant émerger les

relations entre acteurs et la dynamique des réseaux sur lesquels reposent la controverse et les conflits autour des LMHR. Nous avons donc mené des entretiens compréhensifs avec les acteurs concernés par les problématiques liées aux LMHR ; nous avons analysé un ensemble de documents circulant dans les réseaux, des échanges de mails, des articles de presse ; nous avons assisté à des réunions de concertation, à des rassemblements de collectifs pro et anti-motorisé et à de grands événements de LMHR ; enfin, nous avons participé à la pratique moto, 4x4 notamment.

## ANNONCE DU PLAN

---

Cette thèse se divise en quatre parties.

La première partie offre le cadre du déroulement de cette recherche. Dans un premier chapitre, le paysage scientifique est dépeint afin de mettre en perspective l'objet d'étude, les LMHR, en le situant par rapport à la littérature relative à la nature, aux loisirs et aux sports de nature. Dans un deuxième chapitre, le cheminement théorique et les outils conceptuels convoqués pour la recherche sont retracés. Le troisième chapitre dresse quant à lui la méthodologie adoptée visant à répondre à notre problématique.

La seconde partie dresse les premiers résultats, permettant de donner corps à la controverse déployée. Dans un premier chapitre, les trois engins utilisés pour les LMHR, moto, quad et 4x4 sont décrits et leur spécificités sont détaillées. Les pratiques motorisées ayant été peu étudiées par les scientifiques, ce chapitre permet au lecteur de se familiariser avec celles-ci. Le deuxième chapitre expose les arguments de la controverse. Enfin, dans le troisième chapitre, un bref historique des mobilisations autour des LMHR est proposé, marquant les principaux points de repères et dates clés de la controverse.

La troisième partie met en récit la controverse avec l'appui de graphes – produits à l'aide d'outils de la visualisation de réseaux – en partant d'actants clé et en suivant les traductions ayant cours dans le réseau. Un premier chapitre revient sur les traductions déployées autour de deux textes – de leur projet à leur mise en application – règlementaires majeurs, la loi Lalonde et la Circulaire Olin. Le deuxième chapitre revient sur les liens tissés au cœur de trois agencements locaux et à leurs relations au reste du réseau, l'un centré sur le PNR du Pilat, l'autre autour d'une démarche de gestion du quad, Attitude Quad Isère, et le troisième sur le territoire d'un canton de montagne, La Grave La Meije – Villar d'Arène. Enfin, le troisième chapitre déploie les actants enrôlés et les relations mises en jeu par un ensemble d'objets de la controverse (bruit, moteur, panneaux etc.) et par des grandes manifestations motorisées.

La quatrième partie propose une discussion et une interprétation de ces résultats, mis

en perspective par une analyse du positionnement des acteurs dans la controverse au regard de ce qu'ils perçoivent du réseau ; analyse développée dans le premier chapitre de cette quatrième partie. Le deuxième chapitre met en évidence les réseaux de circulation des connaissances pour aboutir à une réflexion sur les expertises construites dans le réseau. Le troisième chapitre propose ensuite un examen du réseau en termes de jeux entre différents niveaux de social (au sens de Latour (2006)), plus ou moins stabilisé. Enfin, le quatrième chapitre resitue la controverse relative aux LMHR au sein des débats autour de la crise environnementale et de la place de l'homme – et de ses loisirs – dans la nature.

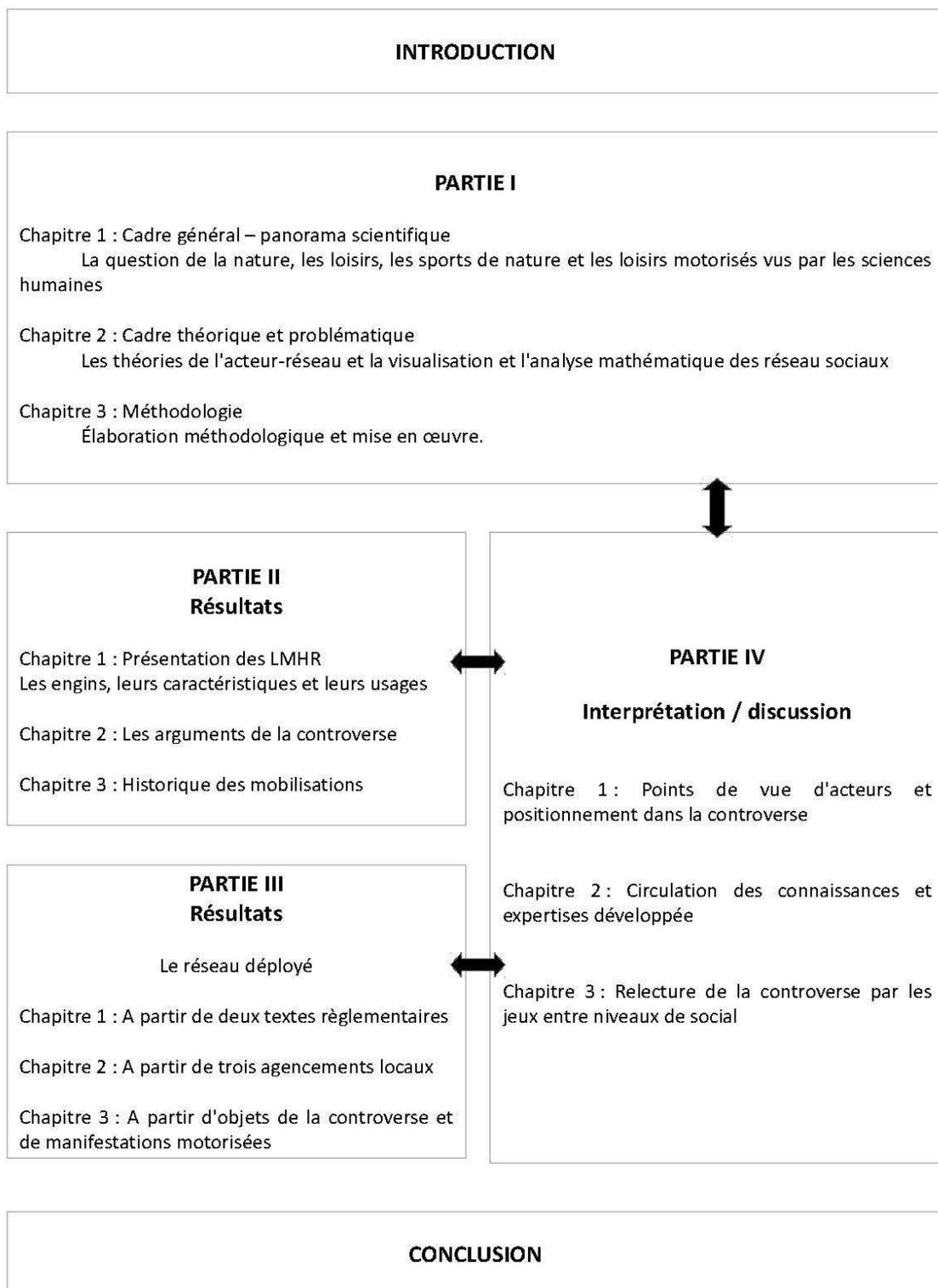


Figure 2: Organisation du manuscrit

## **Partie 1**

Cadrage problématique, théorique et  
méthodologique

Cheminement

## PARTIE 1 CADRAGE PROBLÉMATIQUE, THÉORIQUE ET MÉTHODOLOGIQUE – CHEMINEMENT

### LOISIRS MOTORISÉS HORS ROUTE : LES MOTEURS DE LOISIR EN ESPACES NATURELS AU CŒUR DE LA CONTROVERSE

Pour être reconnues académiquement, les thèses sont rédigées en fin de parcours de manière à ce que leur contenu soit lissé, synthétisé et uniforme ; alors même que la construction d'une thèse – ainsi que de toute recherche – résulte d'une forme de bricolage mis en œuvre par ce qu'il appelle des « artisans intellectuels » (Kaufmann 2008 p. 15). Nous avons de notre côté pris la décision de tenter de rendre compte le plus fidèlement qu'il sera possible de notre cheminement de recherche, quand bien même celui-ci n'est pas lisse. Afin de rendre ce cheminement vivant et intelligible, nous reprendrons des passages de notre carnet de suivi rédigé au fil des jours tout au long de notre thèse.

Partant de notre travail d'exploration des axes liés à notre sujet, mené au cours de notre première année de thèse, notre cadre général, premier chapitre de cette partie, ouvre des pistes dans plusieurs directions, nature, loisirs, sports de nature. Ce travail d'ouverture thématique et d'exploration a été nécessaire pour définir notre objet de recherche et commencer à définir des dimensions pour notre problématique.

Le deuxième chapitre de cette partie retrace les réflexions autour de la problématisation de ce sujet de recherche. Cette phase correspond au travail mené en cours de première année et en début de deuxième année de thèse. Alors que notre cadre général pose des jalons sur différentes thématiques auxquelles se rattachent les loisirs motorisés, notre chapitre de problématisation pose d'abord des conceptions, des grands axes théoriques explorés dès la première année, avant de proposer une manière d'aborder notre sujet qui nous est propre – résultat de la combinaison des phases d'ouverture thématique et de cadrage théorique – construite en début de deuxième année.

Enfin, le troisième chapitre se rapporte à la construction de notre méthodologie de recherche. Celle-ci découle de notre problématique et est le garant de la recherche d'objectivité dans notre travail.

Notons que notre problématique et notre méthodologie ont été construites en allers-retours avec les constats effectués quant aux spécificités du codage des données visant à visualiser et analyser les réseaux.

## CHAPITRE 1 CADRE GÉNÉRAL : OÙ ? QUAND ? QUOI ?

Comme nous venons de l'expliquer, notre manière d'aborder la rédaction de notre thèse n'est pas tout à fait conventionnelle. Nous avons adopté une posture particulière visant à rendre visible le processus de recherche et les différentes étapes que nous avons suivies. Notre cadre général correspond à la première phase de notre recherche qui consistait à passer en revue tout ce qui, *a priori*, nous semblait utile pour la suite.

*Septembre 2010,*

*La thématique des loisirs motorisés amène à s'interroger sur plusieurs couples de concepts : nature versus culture ; société du travail versus société du loisir ; chemin versus goudron, etc.*

C'est pourquoi nous aboutissons à un plan partant d'un examen de la littérature relative aux questions liées à la nature et à la manière dont elle a été abordée par différents auteurs, avant de questionner la thématique des loisirs puis des sports de nature et, enfin, des loisirs motorisés hors route.

L'examen de la notion de nature est partiel mais permet néanmoins d'ouvrir des pistes, de poser des jalons afin de positionner notre objet de recherche. Issus du travail d'exploration de première année, ces pistes et jalons nous ont ensuite permis de nous situer et d'orienter certaines dimensions de notre problématique. Ce travail sur la notion de nature est essentiel dans la mesure où les loisirs motorisés questionnent notre rapport à la nature.

*Avril 2010,*

*Tout au long du mois, je continue à me poser des questions sur mon positionnement, sur ma vision de la nature, sur la place de la nature dans nos sociétés.*

De même que la notion de nature a été explorée afin de situer notre objet de recherche, la question des loisirs a été analysée afin de saisir les spécificités de ce temps social et des problématiques liées. Là encore, des pistes ont été sondées afin de cadrer notre étude.

*Janvier 2010,*

*Je poursuis mes recherches sur la sociologie du (des) loisir(s)*

Enfin, les loisirs motorisés s'inscrivant plus précisément dans le domaine des loisirs de nature voire, pour certains, des sports de nature – ou plutôt de l'outdoor recreation – nous avons analysé la littérature relative à ces questions.

## 1.1 UN ÉTAT DE NATURE PARTICULIER, UNE NATURE À ENJEUX

L'examen de la littérature sur la nature, sur les représentations que l'on s'en fait et sur les usages qui s'y déploient nous ont petit à petit amenée à mettre en évidence leur diversité. L'absence d'unité observée, autrement dit les incertitudes portant sur la définition, les représentations et les usages de la nature, seraient le point de départ possible de nombre de controverses relatives à des usages qui se déploient dans les espaces naturels. En effet, en situation d'incertitude, les acteurs sont poussés à donner leur avis, à se positionner, cela donnant lieu à l'émergence de controverses (Callon et al. 2001).

Nous ne définissons pas *a priori* les notions de nature ou d'espace naturel : pour certains il s'agira d'espaces laissés libres de toute intervention humaine ; pour d'autres ce seront tous les espaces non, ou peu, urbanisés (espaces ruraux) ; pour d'autres encore ce seront les espaces non cultivés etc. Cependant, il est nécessaire de préciser que partant des dires des acteurs, ce que nous pourrions appeler le sentiment de nature s'étendant souvent bien au-delà de ce que certains pourraient considérer comme "la vraie Nature", notre usage des termes "nature", "espaces naturels" et "espaces ruraux" se recouvrent le plus souvent – les acteurs associant des représentations de la nature aux espaces ruraux parcourus. C'est ici l'attachement à la nature qui nous intéresse, qu'il se déploie en espace rural cultivé ou au plus profond de la nature sauvage.

Discuter ici de l'usage des termes de nature, d'espaces naturels ou d'espaces ruraux montre à quel point les catégories (tel que « naturel », « rural » ou par contraste « société »), construites par les hommes, contraignent la pensée et enferment certaines réflexions. Nous reviendrons sur les discussions de certains auteurs à ce sujet.

L'idée de nature n'est pas univoque et lisse. Elle est porteuse de fortes émotions et représentations personnelles et collectives. Sa définition est donc ardue et on ne peut se targuer d'être entièrement neutre en la matière. Néanmoins, nous tenterons ici, autant que possible, de donner des éléments permettant de contextualiser<sup>19</sup> cette notion. Nous nous intéresserons finalement moins à tenter de définir la notion de Nature que de mettre en lumière les représentations, les usages, ou encore les valeurs qui y sont associés.

Partons néanmoins de quelques définitions générales de la nature émises par des auteurs spécialistes de la question afin de montrer les problème que celles-ci posent.

« Pour Ost (1995)<sup>20</sup>, la nature c'est l'origine comme le rappelle son étymologie [...] « La nature est une infatigable matrice qui ne cesse d'engendrer ; elle est la vie elle-

---

19 Si Latour préconise de partir au milieu des choses, il ne conteste pas pour autant la nécessité de situer un objet de recherche en évoquant les travaux déjà effectués (Séminaire de juin 2009, Pradel, Ardèche)

20 Nous revenons par la suite sur les trois conceptions de la nature développées par Ost (Nature objet, nature sujet, nature projet).

même » » (Lévêque 2003 p. 23).

Pour Bourg, la nature regroupe l'ensemble des phénomènes qui se produisent d'eux-mêmes, de façon spontanée, régulière et indépendamment de toute intervention arbitraire et de toute action humaine (le naturel s'oppose au surnaturel et le naturel s'oppose à l'artificiel) (Lévêque 2003 p. 13).

Néanmoins, cette vision quelque peu manichéenne d'une nature coupée de l'homme et de toute intervention de sa part, n'apparaît pas opérationnelle dans un monde où l'homme est partout comme en France. Nous allons détailler, par la suite, en quoi la réalité dans laquelle s'inscrit cette étude oblige à interroger la notion de nature de manière plus complexe, en pensant les rapports entre nature et société de manière intégrée, imbriquée.

Au-delà de définitions abstraites telles que celles présentées ci-dessus, chaque acteur a une vision particulière de la nature en fonction de la position qu'il y occupe. Ainsi, une étude de Wintz (1995) a montré que :

« Pour les agriculteurs, « la nature c'est un tout, un ensemble dans lequel vivent et travaillent des gens. » (Lévêque 2003 p. 24). C'est une « nature produite »

« Pour les protecteurs de la nature, « la nature c'est la vie sauvage, l'ensemble des choses pas influencées par l'homme. » » (Lévêque 2003 p. 24). C'est la « nature sans les hommes »

Pour les pêcheurs, « la nature est un espace sauvage mais néanmoins contrôlé et géré. » (Lévêque 2003 p. 24). C'est une « nature contrôlée par l'homme ».

Afin d'enrichir ces quelques définitions et de délimiter l'espace d'application de notre objet d'étude, nous allons maintenant discuter quelques grandes caractéristiques de la nature telle qu'elle se donne à voir à notre époque.

### 1.1.1) UNE NATURE ANTHROPISÉE

---

Si la représentation type de la nature souvent relayée dans les médias est celle que Wintz (1995) appelle la « nature sans les hommes », la nature sauvage, il apparaît néanmoins que les espaces naturels de France portent tous la marque de l'homme.

Ainsi, « Ce que nous appelons nature, dans les pays occidentaux, est en réalité un environnement plus ou moins artificiel, combinaisons d'éléments hérités du passé, façonnés par des siècles de pratiques visant à rendre cet environnement plus productif ou moins dangereux pour l'homme. [...] La nature est donc pour partie une production sociale. » (Lévêque 2003 p. 13).

Cet état trouverait son origine à l'époque de l'invention de l'agriculture et de l'élevage avec lesquels « commence une ère nouvelle, celle de l'artificialisation du milieu. La nature recule pour la première fois, en ce sens que les hommes substituent à des processus

naturels, et partant automatiques, des processus artificiels. » (Bourg 1997 p. 39).

Mougenot nous permet de poursuivre cette réflexion en montrant que des nouvelles expériences de gestion de la nature « émerge une nature (encore plus) hybride : c'est un mélange de nature sauvage et de nature domestique, de nature sacrée, protégée ou réservée et de nature ordinaire, non protégée et proche. [...] C'est une nature qui n'est plus vue comme indépendante des pratiques sociales, de l'expérience puisqu'au contraire, ces pratiques peuvent être la condition de son maintien ou de son développement. [...] C'est une nature imbriquée dans de nombreuses activités, agricoles et forestières, mais aussi touristiques, culturelles, artistiques ou tout simplement domestiques. » (Mougenot 2003 p. 16)

Il ressort des écrits sur la nature qu'elle s'est fortement éloignée de ce que certains appellent son état originel – nature avant l'homme – notamment dans le monde occidental. Parler d'état originel de la nature peut sembler surprenant dans la mesure où la nature est en perpétuelle évolution. Avant même que l'homme ne soit apparu sur Terre, elle n'était pas dans un état stable. Que peut-on alors définir comme étant l'état originel ? L'homme fait partie de cette nature et le fait qu'il l'influence n'en fait pas moins un élément constitutif<sup>21</sup>. La notion d'artificiel, par opposition à naturel, pourrait aider à qualifier les effets de l'action de l'homme, mais dans « notre nature » naturel et artificiel sont intimement mêlé et il n'est guère possible de les distinguer. Nous verrons d'ailleurs plus loin que Latour (1991) remet en question la rupture nature / culture établie par la modernité.

Pour dépasser l'impossibilité de saisir ce qu'est la nature, une solution serait de partir de la définition de la nature que chacun se donne pour comprendre les phénomènes qui s'y déroulent. Ces définitions, comme nous l'avons vu un peu plus haut, dépendent très certainement de la place que les individus occupent dans la nature ou le milieu rural. Ainsi, les fonctions de la nature, ou du milieu rural, pourraient jouer un rôle dans la vision de la nature que les acteurs se construisent. Nous verrons par la suite en quoi les réflexions sur les loisirs motorisés hors route participent à interroger cet état de nature et la place de l'homme dans cette nature, tout en donnant des clés pour les saisir, chacun se positionnant sur la question.

### 1.1.2) DE LA RUPTURE NATURE / CULTURE

---

Un certain nombre d'auteurs remettent en cause la vision dualiste séparant ce qui

---

21 Nous appréhendons ici l'état de nature comme la recherche d'un état initial, qui semble inatteignable du fait de l'instabilité même des écosystèmes. Cependant, il existe une autre manière d'appréhender cet état de nature qui serait de minimiser, voire de supprimer, les phénomènes anthropiques sur une zone donnée afin d'y retrouver un état d'équilibre naturel – différents de l'état naturel supposé initial mais dont le nouvel équilibre (instable) serait lié à des processus exclusivement naturels. S'il n'est pas possible de distinguer des états naturels d'états anthropiques, il serait plus aisé de distinguer des processus naturels de processus anthropiques.

relèverait de la nature de ce qui composerait la culture. On ne peut selon eux faire référence à des faits de nature indépendants de toute attache culturelle, de même que tout fait social ne pourrait être considéré abstraction faite de la nature.

La rupture nature / culture fait l'objet d'un certain nombre de critiques tant en Amérique du Nord qu'en Europe. Ainsi, Cronon (2009, original 1995) remet-il en cause notre tendance historique à la vision dichotomique du sauvage contre le domestique, du naturel contre le « non-naturel », alors même qu'« à notre époque de changement climatique et de déplacement de métaux lourds à l'échelle globale, de pesticides résistants ou d'autres polluants, nous devons accepter le fait qu'aucun endroit sur Terre ne reste vierge ou complètement libre de l'influence humaine (McKibben 1989) » (Waller 2010, original 1998)

### 1.1.2.a) Le sauvage et le domestique

Descola (2004) discute de manière approfondie ces rapports entre sauvage et domestique en s'appuyant sur des exemples relevés dans de nombreuses cultures différentes. Il parvient ainsi à montrer que pour certains peuples, l'idée même de nature, par distinction de celle de culture, n'a aucun sens puisque les êtres non-humains sont liés soit à l'homme, soit aux esprits mais ne sont en aucun cas indépendants. Lorsqu'il en revient au cas occidental et à son histoire, il montre les rapports non linéaires des hommes à la sauvagerie. La distinction du sauvage et du domestique en occident trouverait ses sources dans le processus de néolithisation au cours duquel la domestication des plantes et des animaux s'est faite de manière conjointe en à peine plus d'un millénaire. Un contraste majeur s'est ainsi mis en place qui oppose « les espaces cultivés à ceux qui ne le sont pas, mais aussi et surtout les animaux domestiques aux animaux sauvages » (Descola 2004 p. 33). Quoi qu'il en soit, ce qui est considéré comme relevant de la sauvagerie est selon lui également on ne peut plus cultivé car lié à d'anciennes pratiques d'aménagement et de gestion des territoires de chasse ; ou alors, quand les espèces sauvages ne sont pas valorisées par le domaine cynégétique, elles sont considérées comme nuisibles et sont également gérées.

C'est au XIX<sup>ème</sup> siècle que le sauvage prend une nouvelle dimension avec l'époque du romantisme qui invite à chercher dans la fréquentation des montagnes et des forêts, milieux sauvages s'il en est, liberté et authenticité. La nature « devient sauvage et sublime » (Descola 2004 p. 36). « Après des siècles d'indifférence ou d'effroi, les voyageurs découvrent la sévère beauté des Alpes, les poètes chantent la délicieuse horreur des glaciers et des gouffres, succombent à cette « exaltation alpine des écrivains de la montagne » que même Chateaubriand trouvera excessive. » (Descola 2004 p. 36). C'est ainsi qu'en pleine industrialisation, la nature sauvage devient rédemptrice bien que déjà menacée.

La présence d'engins motorisés dans un tel contexte vient interroger en profondeur

notre rapport à cette nature sauvage. Si l'on considère les moteurs comme l'expression du progrès technique, le mélange des catégories pourrait être source de controverse. Il devient alors nécessaire de partir des motivations des uns et des autres, de leurs arguments visant à défendre ou à rejeter cette pratique motorisée sur les chemins, pour saisir ce qui se joue. Si l'on considère que le sauvage et le domestique ne sont pas des donnés, des catégories allant de soi, il paraît intéressant de saisir comment celles-ci sont mobilisées, ignorées, voire niées par les acteurs qui se positionnent sur la question des pratiques motorisées de loisir en espace naturel. Ceci constitue un axe d'investigation de cette question.

---

### 1.1.2.b) [Nous n'avons jamais été modernes](#)

De son côté, Latour (1991), discute des liens entre nature et culture (ou société), ou plutôt de la rupture entre ces deux entités introduite par la modernité. Selon lui, cette rupture n'a été qu'une rupture artificielle, permettant d'avancer, mais n'ayant pas de « réalité concrète », nature et culture étant toujours restés intimement mêlés même dans nos sociétés modernes. « Moderniser permettait de distinguer enfin nettement les lois de la nature extérieure et les conventions de la société » (Latour 1991 p. 178). Cependant, « les hybrides sont si nombreux que plus personne ne voit comment les absorber dans l'ancienne terre promise de la modernité » (Latour 1991 p. 180).

La constitution moderne, en séparant, en purifiant (c'est-à-dire en « nettoyant » les éléments naturels de toutes les « impuretés sociales »), la nature – l'objet et la science – de la culture – l'humain, a en fait permis la prolifération des hybrides par le fait même de refuser de les penser comme tels. La constitution moderne<sup>22</sup> se composait en fait pour cet auteur, d'un travail officiel de purification – séparation systématique du naturel du social – et d'un travail officieux de médiation (souvent oublié) – d'assemblage d'entités naturels et d'entités sociales.

Si des forces poussent aujourd'hui certains chercheurs à remettre en cause le premier travail de purification, c'est que « tout se passe comme si l'ampleur de la mobilisation des collectif avait fini par multiplier les hybrides au point que le cadre constitutionnel qui en nie mais qui en permet l'existence ne pouvait plus les tenir en place » (Latour 1991 pp. 71–72).

C'est pourquoi, pour étudier ceux qui se considèrent comme modernes, Latour préconise que l'anthropologie devienne symétrique : « pour pouvoir autant étudier les croyances qui ne nous touchent pas que les connaissances auxquelles nous adhérons » (Latour 1991 pp. 124–125). Ainsi, le principe de symétrie généralisé (qui vise à prendre en compte de manière symétrique les humains et les non-humains et qui repose sur une remise en cause de la rupture nature / culture) consiste à revendiquer que la nature n'explique ni le vrai ni le faux mais que le vrai comme le faux s'expliquent par la société. La nature et la société sont à expliquer et l'explication, dans les deux cas, part des quasi-objets – des hybrides.

---

22 Latour entend par constitution moderne l'ensemble des postulats établis par la modernité, dont les séparations entre nature et culture, scientifique et politique, experts et profanes etc.

Si le premier principe de la constitution moderne visant à purifier les êtres, d'un côté naturels, de l'autre culturels, est resté virtuel, il reste qu'il a bien agi sur les individus qui y ont cru – et y croient encore (Latour 1991). Ainsi, « la tâche de l'anthropologie du monde moderne consiste à décrire de la même manière comment s'organisent toutes les branches de notre gouvernement, y compris celle de la nature et des sciences exactes, et d'expliquer comment et pourquoi ces branches se séparent, ainsi que les multiples arrangements qui les rassemblent » (Latour 1991 p. 25). Autrement dit, il s'agit de saisir pourquoi la rupture nature / culture s'est avérée nécessaire pour certains et quels sont les arrangements que cette rupture a induits. Dans le cadre de notre étude, il paraît intéressant de se pencher sur la manière dont se positionnent les acteurs prenant part à la controverse relative aux loisirs motorisés hors route face à ces catégories de nature et de culture. Les différences de conception liées au postulat d'une rupture nature / culture ou à celui d'une absence de rupture pourraient, en effet, venir nourrir le regard que portent les acteurs sur les activités qui se déploient dans les espaces naturels. Nous reviendrons sur cette question lorsque nous approfondirons notre problématique.

### 1.1.3) NATURE ESPACE DE LIBERTÉ VS NATURE PRIVÉE, APPROPRIÉE

---

Si la séparation entre ce qui relève de la nature et de la culture n'est pas si évidente, l'idée de nature est bien présente dans les esprits et évoque à chacun un univers bien particulier.

Si l'on poursuit le mouvement engagé à l'époque du romantisme, la nature sauvage comme aspiration s'amplifie en même temps que l'urbanisation s'accélère et que l'on assiste à une fuite en avant de la technicisation de nos sociétés.

D'un côté, la nature devient un Ailleurs réparateur, compensateur (Bourdeau). Le calme et la tranquillité sont recherchés, par contraste avec les nuisances sonores et autres formes de pressions liées à la ville. Dans la même perspective, Kalaora défend l'idée que « nombreux sont ceux qui associent tensions sociales et pollutions physiques au phénomène urbain. [...] Il en ressort que face aux dysfonctionnements vécus ou médiatisés, la nature apparaît comme une valeur refuge. » (1996, 101). Il s'ensuit que « l'appel à l'espace sauvage [devient] une aspiration unanime » (Kalaora 1996 p. 102).

D'un autre côté, alors que la ville représentait un lieu attirant d'émancipation durant toute la période d'exode rural, c'est maintenant la campagne qui, depuis quelques décennies, symbolise un espace de liberté (Hervieu and Viard 1996). « Liberté de voir, de circuler, de cueillir, de construire des cabanes, de s'approprier un lieu, ni public, ni privé » (Michel 2003 p. 7). Dans cette perspective, Gauvrit et Mora (2009 p. 6) avancent que « dans le domaine des représentations, alors que la distinction entre ville et campagne a très longtemps été identifiée à la distinction entre modernité et tradition, certaines valeurs attachées à la ville et à la campagne se sont inversées récemment. Tandis que vivre en ville paraît de plus en plus

être synonyme de contraintes pour les personnes, la campagne est désormais perçue comme un espace de liberté et d'épanouissement. Ainsi, le rapport de la campagne à la modernité s'est inversé (Latour 1991) ».

Pourtant sous cette apparente liberté, affranchie de toute règle manifeste, se cache une nature souvent privée, faisant l'objet d'une réglementation lourde, en témoignent les codes forestier ou de l'environnement.

En France, la majeure partie du territoire est constituée de propriétés privées. Lorsque l'on est dans la nature on est toujours « chez quelqu'un ». Cela s'oppose à la vision communément admise de la nature qui veut qu'elle appartienne à tout le monde et donc à personne. De ce fait, la nature fait l'objet de multiples phénomènes d'appropriation, individuelle et collective.

Dans sa thèse sur l'accès du public aux espaces naturels, Charlotte Michel modélise les problèmes d'accès – où il existe un droit potentiel d'exclusion – par une triple relation entre un accédant, un titulaire et un lieu. L'accédant est celui qui tente d'entrer sur un lieu, le titulaire est celui qui se positionne soit comme le gestionnaire, soit comme le propriétaire du lieu et le lieu est un espace (naturel, agricole, forestier ou axe qui le dessert) approprié physiquement et/ou symboliquement. Ainsi, Charlotte Michel montre que lors de confrontation pour l'accès à un espace naturel, les acteurs se positionnent l'un comme un titulaire, l'autre comme un accédant. Tout le monde ne possède donc pas le même statut vis-à-vis du lieu concerné et la nature ne constitue pas cet espace libre de toute règle et de tout droit de propriété tel que perçu dans les représentations collectives.

Le droit de propriété représente donc finalement un élément clé de compréhension des problématiques d'accès aux espaces naturels puisque ce droit de propriété permet au propriétaire de fixer les limites dans l'usage par un tiers de l'espace qu'il possède. Cependant, le droit d'exclusion lié au droit de propriété est très difficilement applicable, mais il reste malgré tout profondément ancré dans le discours des titulaires. Nous sommes ici bien loin d'une vision de la nature espace de liberté totale appartenant à tous.<sup>23</sup>

Au-delà de la propriété foncière juridique, les espaces naturels font également l'objet d'appropriations symboliques et affectives. La nature est donc non seulement la propriété de quelqu'un, mais en outre c'est un espace approprié, un espace vécu. Une portion d'espace terrestre peut ainsi être associée à un groupe social au point de devenir un de ses attributs. Selon Ripoll, « On pourrait considérer qu'il y a processus/stratégie d'appropriation « symbolique » ou « identitaire » de l'espace par un individu ou un groupe quand ses pratiques sociales (marquages, discours, etc.) concourent/visent à la construction et la reconnaissance sociales d'une relation d'association durable, tendant à l'exclusivité et généralement valorisante avec une portion de la surface terrestre. » (2005 pp. 37–38). Nous

---

23 Notons qu'il existe d'autres formes de légitimités que la propriété auxquelles les acteurs se rapportent pour revendiquer leurs droits sur un espace donné : l'antériorité, la réputation, l'appropriation etc. (Beuret 2006a).

verrons, dans le cours de notre démonstration, qu'étant donné le rapport des pratiquants non motorisés, des défenseurs de l'environnement et des pratiquants de loisirs motorisés aux espaces naturels, il convient de s'interroger sur les phénomènes d'appropriation symbolique de l'espace mis en place et sur son impact sur les positions vis-à-vis des loisirs motorisés hors route.

Enfin, aux notions de propriété privée et d'appropriation, s'ajoute celle de régulation de la nature qui se trouve faire l'objet de réglementations qui se trouvent concrétisées par des documents tels que le code de l'environnement ou le code forestier. Ces éléments de régulation viennent encore renforcer les contraintes restreignant la liberté effective des acteurs dans les espaces naturels.

Les activités de loisir motorisé hors route se déploient donc dans une nature régulée, appartenant à différents acteurs, publics ou privés, faisant parfois l'objet d'appropriations symboliques et affectives, et non dans un espace de liberté absolue. Nous reviendrons par la suite sur les règles inhérentes aux pratiques motorisées en espace naturel.

---

#### 1.1.4) REPRÉSENTATIONS DE LA NATURE ET ÉTHIQUES DE L'ENVIRONNEMENT

---

Si définir la notion de nature n'est pas aisé car celle-ci contient un certain nombre d'ambiguïtés, il est possible de dresser une typologie des représentations de cette nature, ou encore de ce que Larrère (1997) nomme des éthiques de l'environnement.

Ainsi, des grilles de lecture intéressantes des rapports à la nature ont été développées par Ost (1995, rééd 2003) et par Larrère (1997).

Le premier distingue la nature objet de la nature sujet et de la nature projet. La nature objet correspond à une nature dont les entités ne sont pas considérées comme des fins en soi mais plutôt comme des ressources ou des supports pour les activités humaines. La nature sujet, à l'inverse, est composée d'entités dont les valeurs intrinsèques sont reconnues. Enfin, la nature projet tient compte de la notion de responsabilité, en déployant une vision à long terme.

La seconde décline la notion d'éthique environnementale en quatre catégories : les anthropocentres utilitaristes ; les biocentres ; les anthropocentres à valeur inhérente et les écocentres.

Ces deux grilles nous semblent complémentaires dans la mesure où l'éthique anthropocentree utilitariste est fondée sur une conception de la nature en tant que « nature objet », l'éthique biocentree est basée sur une conception de la nature en tant que « nature sujet » (au-delà de la reconnaissance d'une valeur intrinsèque aux entités naturelles, les éthiques biocentrees considèrent celles-ci comme des « fins en soi » (Larrère, 1997)) et les éthiques anthropocentrees à valeur inhérente et écocentrees mettent en avant la notion de

responsabilité – vis-à-vis des générations présentes et futures ou vis-à-vis de la nature elle-même dont les hommes font partie – notion centrale de l'idée de nature projet.

Cette déclinaison des éthiques de l'environnement repose sur une analyse de Callicott (1994) qui « opère une distinction entre les valeurs instrumentales ou utilitaires, que l'on peut considérer comme anthropocentriques du fait qu'elles servent les objectifs humains, et les valeurs intrinsèques ou inhérentes qui transcendent l'utilité immédiate pour l'homme et peuvent donc être légitimement appelées non anthropocentriques » (Waller 2010 p. 165).

Les éthiques environnementales varient bien souvent selon la fonction que l'on assigne à la nature et elles se confrontent d'autant plus actuellement que les espaces naturels se voient assujettir des fonctions de plus en plus nombreuses. En effet, la diversification des fonctions du milieu rural inscrit progressivement ce dernier dans des registres de valeur multiples (Mormont 2009). Waller abonde dans cette perspective en montrant que l'on peut « différencier les zones sauvages dont le but est de répondre aux critères d'esthétique et de loisirs, et celles dont le but est de préserver la valeur biologique par la protection des espèces rares ou des types de communautés. » (Waller 2010 p. 169). Les premières zones répondraient à des objectifs de nature anthropocentrée utilitaires alors que les secondes s'inscriraient plutôt dans une perspective éco voire biocentrée.

#### 1.1.5) MULTIFONCTION DES ESPACES NATURELS

---

La question de la multifonction des espaces naturels est notamment discutée par Marc Mormont. Comme cet auteur le souligne, « [l'urbanisation des campagnes] fait des espaces ruraux des espaces disputés à l'échelle de la société globale [...]. La première tension qui vient à l'esprit est certainement celle d'une opposition entre naturalisme et utilitarisme. Toutefois ce n'est pas aussi simple que cela car les naturalistes ne s'opposent pas seulement aux agriculteurs mais s'opposent aussi aux chasseurs, aux autoroutes et autres. C'est que l'espace rural est aussi devenu nature, refuge de vie sauvage, d'espèces menacées. On passe du rural à l'environnement [Mathieu et Jollivet eds. 1989] » (Mormont 2009 p. 149)

Carron et Torre développent également cette problématique de la multifonction des espaces naturels. Partant, ils distinguent les fonctions productive, résidentielle, récréationnelle et de conservation. Selon eux, ces différentes fonctions qui ont cours dans un même espace, souvent réduit, entrent en concurrence et sont à l'origine de conflits d'usage. Le rapport Manon (2005) sur les conflits d'usage confirme cette position et présente les enjeux relatifs aux différents usages faits des espaces ruraux et les concurrences et conflits qui en découlent.

D'après Kalaora, ce sont les conditions-mêmes ayant favorisé l'émergence du rapport au sauvage tel qu'il se donne à voir dans nos sociétés occidentales qui ont permis le développement d'une fonction de conservation. En effet, « l'extension et la banalisation des

besoins de nature et la diffusion des thèmes écologiques ont fait accéder les espaces naturels et leurs usages à une autonomie croissante, ce qui fait émerger la fonction de conservation comme nouvel élément structurant de l'espace et de son organisation. » (Kalaora 1996 p. 103).

La besoin croissant de nature conduisant à une augmentation de la fréquentation des espaces ruraux, en même temps que l'évolution de notre rapport au sauvage faisant émerger une fonction de conservation, favorisent donc la démultiplication des fonctions assignées aux espaces naturels : production, résidence, récréation et conservation notamment.

C'est dans ce contexte de foisonnement des fonctions des espaces naturels que s'inscrit le développement des loisirs motorisés hors route, parallèlement aux autres loisirs de nature.

De cette multifonctionnalité des espaces ruraux, émergent un certain nombre de conflits. Ces conflits apparaissent dans les années 1970 à l'époque du développement du tourisme, des résidences secondaires et des débuts de la rurbanisation (Mormont 2006). Ces changements impliquent qu'une nouvelle population, d'origine urbaine, fréquente les espaces ruraux – de manière temporaire ou permanente – tout en considérant ces espaces non plus comme ayant un statut de ressource productive mais plutôt une fonction de cadre de vie. En outre, de nouvelles politiques publiques confèrent à ces mêmes espaces de nouvelles fonctions de préservation de ressources telles que la biodiversité ou l'eau.

#### 1.1.6) CONFLITS DANS LA NATURE

---

Les conflits surviennent lorsque le « vivre ensemble » est mis à mal. Si certains considèrent que vivre dans un même espace, loin des affres de la ville, permet de mieux se connaître et donc de mieux se comprendre, des auteurs ont apporté une autre vision. Ainsi, Carron et Torre pensent que la proximité peut être source de tension et être à l'origine de conflits d'usage.

En effet, on peut considérer que si l'on disposait d'un espace suffisant pour que chaque activité dispose de son propre territoire de mise en œuvre, il n'y aurait pas de conflit d'usage. Par contre, le manque d'espace et la proximité serait source de conflit.

Les fonctions multiples d'un même espace entrent donc en concurrence. Comme nous l'avons vu, Carron et Torre distinguent les fonctions productive, résidentielle, récréationnelle et de conservation. Ainsi, les différents usagers de l'espace rural s'opposent souvent sur son utilisation et portent des regards différents sur cet espace. Pour Mormont, « les conflits qui se développent renvoient, de manières souvent différentes, au discours environnemental. » (Mormont 2006 p. 300). L'environnement est ainsi souvent un prétexte

pour défendre un point de vue particulier<sup>24</sup>.

Trois types de proximité sont distingués : la proximité géographique recherchée, la proximité géographique subie et la proximité organisée.

La proximité géographique recherchée peut être illustrée par des gens qui habitent en ville ou en village pour bénéficier de la présence d'autres habitants, des infrastructures, de l'ambiance culturelle. La proximité géographique subie correspond, par exemple, à des agriculteurs propriétaires séculaires de parcelles d'exploitation ou propriétaires qui subissent les pollutions de leurs voisins. Par ailleurs, certaines pratiques récréatives viennent parfois « s'imposer » sur un territoire agricole ou forestier.

L'ambivalence entre proximités géographiques recherchée et subie est créatrice de tensions et de conflits. Des pistes de résolution de ces conflits peuvent être trouvées dans ce que les auteurs appellent la proximité organisée.

La proximité organisée repose sur la logique d'appartenance ou la logique de similitude. La logique d'appartenance rapproche (par des liens faibles d'échange d'information, de connaissances ou de biens) des acteurs appartenant au même espace de rapport (réseau de personnes ou d'entreprises). La logique de similitude rapproche (par des liens plus forts) les acteurs qui se ressemblent (qui partagent un même espace de référence, les mêmes représentations, les mêmes savoirs)

La proximité organisée intervient dans les phases de négociation et médiations entreprises par des tiers.

---

24 Voir à ce sujet la notion de montée en généralité de Beuret, 2006. Il développe l'idée que les acteurs recourent couramment à des arguments relevant de l'intérêt général alors qu'ils défendent pourtant un intérêt particulier.

Récepteur  Emetteur	Proximité Géographique subie	Proximité Géographique recherchée
Proximité Géographique subie	Conflits de voisinage et d'aménagement  Situations relevant de la catégorie économique des effets externes négatifs (nuisances) ou mise en place d'aménagements controversés	Conflits d'usages  Refus de la consommation d'aménités
Proximité Géographique recherchée	Conflits d'usages et/ou d'accès  Consommation d'aménités donnant lieu à des effets externes négatifs	Conflits d'usages  Phénomènes d'encombrement liés à la consommation des mêmes aménités par différentes catégories d'utilisateurs

Tableau 1: Proximités et conflits en milieu rural. Source : Caron et Torre (2006)

Lorsque des individus se retrouvent à partager un même espace, la nature de leur confrontation dépend de leurs préférences, de leurs rapports à la proximité.

Les acteurs subissant une contrainte de proximité géographique entrent parfois en conflits d'usage ou d'aménagement du fait de la contiguïté des habitations, des pollutions liées et des ouvrages nécessaires à assurer la vie quotidienne d'une population dense.

Les acteurs recherchant une proximité géographique peuvent entrer en conflit dans le cadre d'usages temporaires d'un même espace – liés à la consommation des mêmes aménités. Il peut s'agir de conflits entre randonneurs et chasseurs, ou entre randonneurs et pratiquants de VTT etc.

Les confrontations entre acteurs recherchant la proximité géographique et ceux la subissant correspondent à des conflits entre utilisateurs permanents et temporaires d'un même espace ; entre randonneurs et agriculteurs, entre résidents secondaires et permanents etc.

Finalement, les conflits dans la nature sont entre autres liés au fait que la nature est support de pratiques multiples dont celles de loisirs divers et variés. Nous allons maintenant brosser un rapide tableau de la question du loisir, d'une manière générale puis des loisirs dans la nature et plus spécifiquement des sports de nature.

### 1.1.7) CONCLUSION

En somme, ce panorama de la littérature sur la nature, les représentations associées

et les usages qui s'y déploient amène à saisir la diversité des positionnements des acteurs, selon leurs activités, selon leurs lieux d'habitation, ou encore selon leurs sensibilités environnementales. Cette diversité serait propice au développement de controverses, parfois de conflits comme nous l'avons vu avec Caron et Torre (2006) ; son appréhension posant les jalons d'une compréhension d'une controverse telle que celle portant sur les LMHR.

---

## 1.2 LES LOISIRS

Il apparaît dans la littérature que les loisirs sont en rupture avec le quotidien, permettant de lui échapper. Ainsi, « sous de multiples formes, le loisir est la recherche de l'envers du quotidien. [...] Un des thèmes mythiques les plus persistant du loisir est celui de l'évasion, la fuite dans l'instant et la sortie hors du temps. » (Pronovost 1997 p. 40).

Nous allons maintenant détailler certaines caractéristiques des loisirs qui sont loin d'être figées et uniformes.

De même que concernant la nature et ses représentation, il apparaît que les usages ayant cours durant les temps de loisirs sont fortement contrastés et sous-tendus par des valeurs différenciées, ce qui pourrait laisser la place au développement de disputes entre acteurs – au sens d'échange d'arguments qui s'opposent, de controverses.

---

### 1.2.1) LE TEMPS DE LOISIR, UN TEMPS SOCIAL

Il apparaît indispensable d'aborder la question des loisirs dans les rapports qu'ils entretiennent avec le travail. En effet, le temps de loisir trouve son essence dans ce rapport au temps travaillé. Si pendant des siècles, le temps non travaillé – pour les populations laborieuses – était trop court pour permettre le développement de ce que l'on appelle aujourd'hui les loisirs, les évolutions sociétales amorcées dans les années 1930<sup>25</sup> avec le Front Populaire, et les accords Matignon de 1936, ont donné lieu à des modifications majeures des temps sociaux avec notamment l'avènement des loisirs. Le temps libre n'est désormais plus entièrement consacré aux tâches ménagères, à l'éducation des enfants ou à la récupération. Dumazedier (1974) montre que contrairement au temps non travaillé des sociétés archaïques imposé par les cycles saisonniers et donc subi, le temps de loisir est un temps choisi et n'apparaît qu'avec l'industrialisation de nos sociétés occidentales. Le loisir correspond ainsi « à une libération périodique du travail à la fin de la journée, de la semaine, de l'année ou de la vie de travail » (Dumazedier 1974 p. 25).

La destinée des loisirs est donc intimement liée au temps de travail et, selon

---

25 Nous utilisons la date de 1930 car elle est marquante d'une bifurcation touchant en masse la population française. Néanmoins, notons que pour Viard (2000), les premières évolutions ayant conduit au développement des loisirs remontent plus loin pour certaines catégories. La semaine des 40 heures pour les fonctionnaires date d'avant la première guerre mondiale.

Pronovost (1997), il existe différents courants dans l'appréhension des rapports entre travail et loisirs. Pour certains, l'avènement des loisirs induit un déclin d'une certaine éthique du travail corrélatif d'une valorisation croissante des valeurs propres aux loisirs. Pour d'autres, le travail déborde parfois sur le loisir, les pratiques de loisir se voyant influencées par le type de travail exercé. Le loisir peut également entretenir un rapport de compensation du travail ou, à l'inverse, d'opposition à celui-ci. Travail et loisir sont selon d'autres encore séparés, sans rapport direct. Enfin, pour Dumazedier, le loisir crée des valeurs nouvelles, se séparant des modèles compensateurs du travail et tendant à modifier ou pénétrer le travail ainsi que les autres temps contraints. Pour lui, le loisir s'autonomise.

Par ailleurs, les loisirs semblent prendre la place du travail en matière de quête de l'identité. En effet, « Il est bien évident que le jour où l'homme n'est plus défini par son travail, ou par ce que les dieux ont fait de lui, il doit chercher ailleurs une définition de lui-même. Le loisir lui en fournit une occasion privilégiée. On peut en citer deux manifestations : la quête des origines et la définition de l'homme « naturel ». » (Pronovost 1997 p. 40). Néanmoins, toujours selon Pronovost, le travail reste primordiale dans notre vie.

### 1.2.2) DES CONDITIONS NÉCESSAIRES DE RÉALISATION

---

L'émergence du loisir comme temps social nécessite qu'un certain nombre de conditions de réalisation soient réunies. Ainsi, « Il est reconnu aujourd'hui que le loisir ne peut voir sa virtualité s'épanouir en pratiques diversifiées qu'à la condition minimale, pour ainsi dire structurelle, qu'un espace-temps soit libéré. Mais cette condition, qui est en quelque sorte congénitale à l'existence même du loisir, en est aussi la négation si elle n'est pas assortie d'un relatif coefficient de ressources discrétionnaires qui en fait un espace-temps non pas subi, mais choisi dans lequel se situe la consommation loisible. » (Bellefleur 2002 p. 55). Autrement dit, « Le temps libre est une condition nécessaire, mais non suffisante, au développement du loisir. » (Bellefleur 2002 p. 59) ; « Le loisir implique la mobilisation de ressources déjà existantes, préalablement accumulées, de nature individuelle ou sociale. » (Bellefleur 2002 p. 24).

« Le temps libre (ou libéré) est bien entendu une condition préalable et nécessaire au loisir, mais insuffisante ! » (Bellefleur 2002 p. 23). Ceux qui possèdent les ressources nécessaires à la réalisation de loisirs ne possèdent pour autant pas tous les mêmes référents culturels et mettent en œuvre leurs loisirs de manières diverses.

Sue apporte d'autres éléments de définition du temps de loisir et des conditions requises pour parler de loisir. Pour parler de loisir, il faut ainsi réunir trois conditions : « un

temps "objectivement" libre, un temps qui soit "subjectivement" vécu comme tel, des activités qui, psychologiquement seraient perçues comme des activités de loisir » (Sue 1982 p. 96). En outre, le loisir a trois fonctions sociales dominantes (Sue 1980) : celle de socialisation par l'ensemble des relations qui lui est alloué ; celle symbolique fonctionnant comme un marqueur social et qui ne relève pas nécessairement d'une classe sociale mais parfois d'un choix individualisé ; et enfin une fonction thérapeutique.

Par ailleurs, « le loisir se caractérise non seulement par la notion de temps libéré du travail mais aussi par des activités permettant à l'individu d'atteindre une satisfaction personnelle tout en participant à « des fins personnelles de délasserment, de divertissement ou de développement » (Dumazedier and Ripert 1966 p. 293) La seule caractéristique de temps libre ne suffit donc pas à définir le loisir.

### 1.2.3) UNE HISTOIRE RÉCENTE NON FIGÉE

---

Le loisir est donc un temps social relativement récemment intégré à nos vies de travailleur, et ce pour une part de plus en plus importante de la population française de 1936 à nos jours. Ainsi, « on peut dire qu'entre 75 et 80 % des Français ont peu ou prou intégré la démocratisation d'accès aux pratiques de vacances dans l'après-guerre, mais 20 à 25 % en reste encore exclus. » (Viard 2002 p. 11). Si tous les individus ne sont pas égaux devant les loisirs, on constate une large diffusion de ceux-ci dans la population. Dumazedier et Rippert (1966) évoquent une culture de masse ou une culture de classe pour caractériser le développement du loisir.

Une analyse de la part des différents temps sociaux au cours de la vie montre que de 40 % de la vie au XIXème siècle, le temps de travail n'occupe plus que 20 % de la vie en 1950 et seulement 9 % en 2002 (Viard 2006). Le temps de libre augmente donc d'autant au cours de cette période. Cette conquête du temps libre constitue l'aboutissement, entre autres, de fortes luttes sociales mais aussi de l'allongement de la durée de la vie permis par les progrès accomplis par la médecine comme le souligne Viard (2006). « Il existe maintenant une période de l'après travail encore fort active » (Rech 2010).

Si l'émergence, la croissance et la diffusion des loisirs est d'histoire récente, ce phénomène tend à se ralentir. En effet, Chenu et Herpin (2002) montrent que si pendant près d'un siècle le temps de travail a continuellement baissé, la tendance est à la stagnation. Les données utilisées par ces deux auteurs ne font pas état de la réforme des 35h de 1998 mais semblent toutefois corroborer les évolutions plus récentes en matière de réforme des retraites (allongement de la durée de cotisation) et de l'exaltation de la sentence « travailler plus pour gagner plus » au milieu des années 2000.

Au-delà de ces éclairages par la répartition des temps sociaux, on peut noter que si Dumazedier faisait état d'une autonomisation des loisirs, alors même qu'avant 1930 les activités de loisir étaient souvent encadrées par les grands groupes industriels comme le relate Pronovost (1996), de nos jours on assiste à un brouillage de nouveau plus intense

entre vie privée et vie professionnelle. Ce phénomène s'illustre notamment par le développement d'activités de type incentives.

Dans le même temps, la révolution culturelle, initiée en mai 1968, remet en cause la société de consommation qui s'était mise en place au cours des Trente Glorieuses (Fourastié 1979), ainsi que la place du travail dans la vie des individus. Conséquence de taille de ces événements, les valeurs du travail sont relativisées et on assiste à une montée de l'individualisme. Finalement, « le loisir en tant que phénomène social de fond a été plus souvent remplacé par les loisirs aux pratiques innombrables » (Dumazedier 1988 p. 14). La réalité des loisirs se complexifie donc et perd de son uniformité.

Dans le domaine du sport qui nous intéresse plus spécifiquement ici, on peut noter une professionnalisation croissante des pratiques ; certaines activités devenant des sports professionnels, d'autres, dans le domaine des sports de nature notamment, faisant face à une demande croissante d'encadrement professionnel<sup>26</sup>. Un certain nombre de pratiquants voulant poursuivre une pratique assidue de leur sport favori, choisissent alors de devenir accompagnateur, guide ou encore initiateur et font de leur loisir leur profession. La frontière entre travail et loisir en devient d'autant plus floue.

#### 1.2.4) LOISIRS ET VALEURS ASSOCIÉES

---

Selon Bellefleur, « En lui-même, le terme [de loisir] n'impliquait aucune dimension morale, religieuse ou politique, laquelle lui venait et lui vient toujours par normalisation idéologique a posteriori, d'une façon tout à fait analogue à celle avec laquelle l'Empire romain avait cherché à policer l'otium antique. » (2002, 40). Par suite, « les finalités qui l'animent [le loisir], ses valeurs, non seulement ne lui sont pas exclusives, mais se présentent comme indéfiniment variables pour chacune de ses actualisations concrètes. » (Bellefleur 2002 p. 41).

En outre, le loisir est « une activité orientée et non réglée, personnelle et secrète » (Touraine 1969 p. 289).

Néanmoins, certaines valeurs tendent à légitimer le loisir comme champ de pratique sociale. En effet, selon Pronovost, « la dimension hédoniste apparaît comme une composante spécifique de la pratique du loisir » (Pronovost 1997 p. 60). Le plaisir, la détente, le divertissement deviennent des valeurs centrales pour le loisir. Quoi qu'il en soit, le principe de l'hédonisme dans le loisir ne doit pas faire uniquement référence au plaisir, Freud lui apporte le principe de réalité qui comporte « la nécessité du report, du transfert et de la sublimation des tendances à la jouissance vers des situations jugées nécessaires et utiles au développement humain et aux manifestations de l'instinct de vie. » (Bellefleur 2002 p. 14). Les injonctions étatico-médiatiques, enjoignant à chaque individus de pratiquer un minimum d'activité physique, vont dans ce sens. En effet, ces pratiques s'inscrivent comme nécessaires

---

26 Bien que certaines activités restent largement pratiquées sans encadrement, comme la randonnée pédestre, l'itinérance etc.

au développement humain. La recherche de la nature comme compensation des méfaits du monde urbain sur les organismes et les psychismes tend également vers cette réalisation.

Pour Bellefleur, il existe une intentionnalité dans le choix de ses loisirs (la manière d'occuper les « temps libre ») (2002 p. 33). La décision « est prise à partir d'idéologies (au sens positif du terme) de référence, ainsi que des sollicitations et pressions du milieu social ambiant, notamment du marché » (Bellefleur 2002 p. 34). Les recommandations ressassées dans les médias français sur la pratique d'une activité physique au moins une demi-heure par jour constituent sans doute une pression du milieu ambiant pour la pratique d'activités telles que la marche et, dans le même temps participeraient au rejet du moteur pour le temps de loisir.

Les loisirs peuvent être perçus comme jouant un rôle de contrôle social. Plus de choses sont permises que dans les activités contraintes mais avec des limites. Ainsi, selon Elias, le cadre des loisirs, et notamment des loisirs sportifs, donne l'occasion à chacun d'exprimer ses pulsions dans un cadre contrôlé (en sport par exemple, il existe des règles, les arbitres sont là pour contrôler leur application, etc.) et permet de cette manière d'éviter les débordements au quotidien.

D'autres valeurs peuvent venir légitimer les loisirs telles que l'évasion, la quête de l'identité sociale (être soi), la recherche de l'authentique, le développement de la créativité ou l'intégration sociale (Pronovost 1997 p. 59).

Nous allons maintenant développer des éléments permettant de saisir une forme d'idéologie liée au loisir, considéré comme temps compensatoire au travail et dont les valeurs associées sont opposées à celles du quotidien.

### 1.2.5) LES LOISIRS DANS LA NATURE

---

La nature présente de nombreux visages (cf. supra) et l'un de ceux-ci est lié aux pratiques de loisir qui s'y développent.

Si l'on considère que l'individu recherche le hors-quotidien dans le cadre de ses loisirs – plus de 80 % des Français vivant en ville – la recherche du ressourcement dans la nature pour sortir du monde urbain peut être un élément de choix. De ce fait, « l'authenticité de la nature est jugée moins à partir de son statut biophysique que de sa capacité à renouveler et à déplacer le regard vers des horizons nouveaux pour nous extraire de la quotidienneté (Granier and Kalaora 1996) » (Kalaora 1996 p. 104).

Comme nous venons le voir, les loisirs sont choisis, entre autres, à partir d'idéologies liées aux sollicitations et pressions du milieu social et ambiant. Or, « une évolution des valeurs se fait jour sous la double influence de l'idéologie écologique et des médias qui

renouvellent la géographie des lieux dits naturels. La rhétorique écologique envahit la sphère des loisirs et du tourisme. Avec elle apparaît un désir romantique de poly-sensorialité qui se manifeste par l'envie d'éprouver la nature non seulement par le regard mais par tous les sens, de faire corps avec elle. » (Kalaora 1996 p. 106).

Dans cette lignée, Pronovost considère que comme « la nature constitue l'une des grandes figures mythiques de notre temps : le loisir y est étroitement associé. [...] La nature offre l'occasion d'un retour symbolique aux sources de la naturalité. La nature représente ce qui est pur, bon simple, « naturel ». » (1997 p. 41). De surcroît, « la nature représente fréquemment le pôle positif d'un continuum qui va de la vie à la mort, s'exprimant sous diverses formes : maladie-santé, stress quotidien-vigueur, et même sous la forme d'une opposition ville-campagne. » (Pronovost 1997 p. 41).

Ainsi, « le plein air peut être considéré comme une sorte de prototype du loisir moderne, en ce sens qu'on y retrouve souvent indistinctement associées des valeurs de santé, d'éducation, d'information et de détente. » (Pronovost 1997 p. 81).

Un certain nombre de citations nous permettent d'éprouver cette symbolique autour des loisirs dans la nature.

Pour Le Breton, « le marcheur prend la clé des champs pour échapper notamment au bruit des voitures ou au martèlement des autoradios » (Le Breton 2000 p. 50). Dans la même perspective, « la quête du silence est alors la recherche subtile d'un univers sonore paisible appelant par contraste le recueillement personnel » (Le Breton 2000 p. 54). Ainsi, « le pointillé du silence goûté à différents moments de l'existence par le recours à la campagne ou au monastère, au désert ou à la forêt, ou simplement au jardin, au parc, apparaît comme un ressourcement, un temps de repos avant de retrouver le bruit entendu au sens propre et au sens figuré d'une immersion dans la civilisation urbaine. » (Le Breton 2000 p. 55).

Pour Lévêque, « le citoyen-citadin voit dans la nature un lieu de repos, de loisirs, de ressourcement. » (2003 p. 15). « Avec le développement des villes, la campagne est ainsi perçue comme un cadre de distraction des citadins, un lieu de re-création ayant des fonctions réparatrices de la vie urbanisée » (Lévêque 2003 p. 30).

On assiste à une surabondance de termes liés au silence et au calme pour qualifier la nature, espace de loisir. Cela semble, au premier regard, aller à l'encontre de l'usage d'engins motorisés en espace naturel.

La nature est présentée comme lieu calme de repos et de ressourcement idéal pour le loisir et la rupture avec le quotidien citadin. Cela semble relever de l'idéologie dominante du loisir dans la nature. Cette idéologie peut être associée à la pensée de Rousseau et au courant romantique attribuant à la nature des vertus curatives à exploiter dans le cadre du temps de loisir.

La nature calme et reposante support idéal de loisir ne va pourtant pas de soi. De nombreux loisirs sont pratiqués dans des lieux de nature bruyants. Le ski ou la baignade (en

mer, dans des lacs ou rivières) en sont des exemples puisque le bruit des remontées mécaniques ou des autres pratiquants est permanent. Par ailleurs, certains individus rejettent radicalement tout contact avec la campagne et leur préfèrent des loisirs culturels urbains, voire des loisirs domestiques, bricolage, jeux vidéo ou télévision, par exemple. Comme nous l'avons précédemment précisé, les pratiques de loisirs sont très diverses et dépendent des idéologies et des ressources de chacun.

### 1.2.6) LOISIRS ET RAPPORTS AU CORPS

---

D'après les sociologues, « La société moderne, et tout spécialement ses formes sur-industrialisées, secréteraient des « besoins » de ressourcement physique et moral qui trouveraient leur satisfaction dans certains loisirs. » (Bourguet et al. 1989 p. 232).

Le rapport au corps dans les loisirs semble construit en opposition à celui qui a cours durant les périodes contraintes.

Dans cette perspective, pour Pronovost, « Le mythe du loisir porte encore sur l'affirmation de propriétés thérapeutiques diverses. [...] Il y a d'abord le thème inévitable et omniprésent de la santé physique. [...] La nature est également associée à certaines propriétés curatives avouées : le « grand air », l'air « pur », les senteurs nouvelles, l'odeur du vent, le bruit des arbres, sont régulièrement représentés comme apportant des effets bénéfiques sur les individus. [...] Activités physiques et nature se voient par ailleurs dotées de dimensions curatives associées à une santé que l'on pourrait qualifier de « santé psychologique ». » (1997 p. 42).

De son côté, Le Breton considère que « si [la marche] n'est plus au cœur des modes de déplacement de la quasi-totalité de nos contemporains (dans nos sociétés occidentales), même pour les trajets les plus élémentaires, elle triomphe en revanche comme activité de loisir, d'affirmation de soi, de quête de tranquillité, de silence, d'intériorité, de contact avec la nature. » (Le Breton 2008 p. 189). A l'heure du corps « surnuméraire » l'activité physique est valorisée dans les loisirs. « Le dénigrement massif de la marche dans ses usages quotidiens et sa valorisation comme instrument de loisir est révélateur du statut du corps dans nos sociétés contemporaines. La flânerie, que nos sociétés ne tolèrent pas plus que le silence, s'oppose alors aux puissantes contraintes de rendement, d'urgence, de disponibilité absolue au travail ou autres (que le téléphone portable a rendu caricaturale). » (Le Breton 2008 p. 190).

Partant, les couches rurales et ouvrières qui mènent un travail physique et fatigant ne seraient pas à la recherche d'activité physique dans leurs loisirs. A l'opposé, les couches moyennes et supérieures, étant dans une posture d'immobilisme au travail, seraient à la recherche de dépense physique sur le mode ludique dans le cadre de leurs loisirs. (Le Breton

2008 p. 196). Cette vision repose sur l'idée que l'on se situe dans une société de classes, bien qu'un certain nombre d'auteurs remette en cause les catégorisations sociales figées. Ces considérations sont donc à examiner avec précaution. Prenons une simple illustration – certes ponctuelle et localisée – permettant de nuancer cette remarque : les loisirs prenant une place dominante dans la vie de certains individus de nos jours, des adeptes de sports de nature souhaitant vivre sur leur lieu de pratique de prédilection sont contraints d'adapter leur activité professionnelle pour subvenir à leurs besoins dans leur nouveau milieu de vie (Viard 2000) ; (Martin et al. 2012). Ils se voient alors, pour certains, obligés de se tourner vers des activités telles que la maçonnerie, les travaux acrobatiques ou autres activités particulièrement physiques et fatigantes. Ils continuent pourtant à s'adonner aux activités qui les ont amenés là, les sports de nature.

Pour Le Breton ou Pronovost, les pratiques de loisirs semblent être associées à des utilisations du corps qui compensent les utilisations, ou non utilisation, du corps liées au travail. Une part de plus en plus importante de la population travaillant dans des secteurs où le corps est très peu mis à contribution, l'effort physique dans le cadre des loisirs est valorisé.

Cependant, quelle place attribuer à un agriculteur qui cultive son jardin potager (pour sa consommation personnelle) pour son propre plaisir ? L'utilisation qu'il fait de son corps est la même dans son métier et pour ses loisirs. Le loisir ne peut alors être perçu comme une activité compensatoire. Que dire d'un informaticien qui passe ses soirées et week-end à jouer en réseau sur internet et qui ne bouge pas de son siège lors de ses temps de loisir ?

Comme l'écrit Bellefleur (2002 p. 41), « Les finalités qui l'animent [le loisir], ses valeurs, non seulement ne lui sont pas exclusives, mais se présentent comme indéfiniment variables pour chacune de ses actualisations concrètes. ». Ainsi, chaque cas est particulier et chaque personne semble attribuer au loisir son propre sens et ses propres valeurs. Cependant, ce que l'on voulait noter ici en relevant des auteurs tels que Pronovost (qui a travaillé sur les mythes associés aux loisirs) et Le Breton, c'est l'idéologie associée au loisir, comme temps compensatoire au travail et dont les valeurs associées sont opposées à celles du quotidien.

Cela peut nous amener à nous interroger sur la place des loisirs motorisés dans cette perspective idéologique du loisir.

---

### 1.2.7) SPORTS DE NATURE

---

#### 1.2.7.a) Définition des sports de nature

Définir les sports de nature s'avère difficile, il n'y a pas consensus sur la question. Du plein air aux sports de nature en passant par les Activités Physiques de Pleine Nature (APPN), les approches sont multiples. Les notions de plein air et d'APPN sont petit à petit remises en

cause (J. P. Mounet 2000a); (Boutroy 2007) (Bessy and Mouton 2004). Ceci peut notamment s'expliquer par la difficulté à saisir l'idée même de nature en tant qu'extérieure au monde social, comme le montrent Latour (1991) ou Descola. La notion de « pleine » nature, à première vue plus radicale encore que celle de nature, devient insaisissable dans cette perspective.

L'expression « sports de nature » sera plus volontiers employée aujourd'hui pour désigner les activités sportives pratiquées en espaces naturels. C'est d'ailleurs la terminologie employée dans la loi du 6 Juillet 2000 qui vise à encadrer ces pratiques.

Les sports de nature se définissent par l'espace dans lequel ils se déploient d'après cette loi du 6 Juillet 2000 : « Art. 50-1. - 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. ». Quelles que soient les modalités de pratique, tout sport pratiqué dans la nature est donc considéré comme un sport de nature. Cette activité peut relever du loisir, du tourisme ou de l'excursionnisme, et peut être autonome, encadrée ou compétitive.

La place des loisirs motorisés au sein des sports de nature sera discutée par la suite.

#### 1.2.7.b) [Organisation des sports de nature](#)

Si les modalités de pratique des sports de nature sont diverses, ces derniers sont majoritairement pratiqués par des individus autonomes (Rech 2010). En France, les activités sportives sont ordinairement organisées selon une logique pyramidale (Chifflet 1990), allant des fédérations délégataires aux clubs chargés de mettre en place la politique fédérale et fournissant un encadrement aux pratiquants de chaque activité. Pour les sports de nature, peu de pratiquants étant licenciés, ou simplement adhérent d'un club, cette logique ne prévaut pas. L'Etat ne pouvant « contrôler » une grande partie des pratiques par le biais des fédérations délégataires, a mis en place un système gestion à l'échelon départemental, la Commission Départementale des Espaces Sites et Itinéraires (CDESI), chargée de recenser les Espaces Sites et Itinéraires (ESI) de pratique pour les inscrire au Plan Départemental des Espaces Sites et Itinéraires (PDESI). Une fois inscrits au PDESI, ces sites sont pérennisés et leur accès est garanti. La nature étant toujours la propriété de quelqu'un, individu ou collectivité, les sports de nature se déroulent en permanence chez quelqu'un ; il est dès lors nécessaire de gérer l'accès à ces espaces de pratique, d'où la prise en charge de cette responsabilité par les CDESI.

Dans le même temps, un Pôle Ressource National Sports Nature (PRNSN) a été constitué et sert de bras armé au ministère des sports pour la gestion des sports de nature.

Les pratiquants de sports de nature ont des motivations diverses. Selon Bessy et Mouton (2004), les pratiquants de sports de nature recherchent avant tout un contact direct avec le milieu naturel, dont ils ont le plus souvent des représentations idéalisées. La recherche de liberté et de beauté, courante dans la société moderne, va également dans ce sens. Ces représentations correspondent à des modalités de pratiques tournées vers le loisir.

Si les interactions avec les milieux naturels sont mis en avant par certains pratiquants, ces milieux sont pour d'autres, de simple support de pratique où ils peuvent exprimer toute leur agilité, leur endurance ou encore leur puissance.

Les sportifs de nature montrent parfois un esprit d'aventure en cherchant à se mesurer aux éléments naturels. On rejoint alors le registre de l'extrême : les sports de nature permettent aux sportifs de pousser toujours plus loin leurs limites et de s'affirmer ainsi comme différents des autres (Bessy and Mouton 2004). Cette recherche de singularité s'inscrit dans un contexte social où l'individu doit prendre en charge son destin, s'affirmer, se réaliser. En effet, « Explorer ses limites physiques et psychologiques est devenu une norme sociale qui se diffuse dans la culture de masse. » (Bessy 2005). Dans cette perspective, Le Breton souligne que, par la pratique de sports extrêmes, « L'individu pénètre une autre épaisseur de son existence, ou plutôt une autre dimension de la réalité, il se sent passionnément vivant, il éprouve la sensation d'accéder au réel pour la première fois de son existence. » (Le Breton 2002 p. 154).

La pratique sportive de nature, représente pour certains un véritable mode de vie, associant le sport et la nature, deux éléments très en vogue actuellement. Les sports de nature sont un moyen d'avoir une hygiène de vie saine, comportement mis en valeur par notre société actuelle. En outre, les hommes recherchent de plus en plus le plaisir du corps, dans lequel il faut « se sentir bien ». Ainsi, selon Gilles Lipovetsky (1983), l'hédonisme est devenu le principe axial et l'épicentre de la culture post-moderne.

Le profil des pratiquants de sports de nature est donc complexe, et renvoie à un contexte social particulier. Allant du marcheur contemplatif au sportif accompli à la recherche de sensations, il s'inscrit pour certains dans la recherche d'un certain rapport à la nature et au corps, pour d'autres, dans la perspective du culte de soi et du corps ou encore de l'affirmation de soi.

Selon les motivations des pratiquants, ceux-ci n'ont pas la même perception du crowding, notion développée dans littérature anglo-saxonne consacrée à l'outdoor recreation. Le crowding pourrait être traduit par « sensation de foule » et fait référence à la perception de la fréquentation, voire de la surfréquentation. Cette perception dépend du niveau du pratiquant mais aussi de variables telles que le type de visiteurs rencontrés, le comportement de ces visiteurs ou le lieu de rencontre (Shelby et al. 1983) ; (Manning 1985) ; (Manning et al. 2000). Pour Mounet, « tous ces paramètres sont sous la dépendance, pour chaque groupe, du type de rapport recherché avec la nature » (2000a p. 154). Finalement, ce sentiment dépend des motivations brièvement évoquée précédemment.

Si les variations de perception du crowding peuvent être la source de conflits entre pratiquants, il existe d'autres origines potentielles à des conflits d'usage, entre pratiquants sportifs de nature et/ou avec d'autres acteurs. Ces conflits spécifiques aux sports de nature sont une déclinaison des conflits liées à des activités de loisir dans la nature évoqués précédemment.

Pour les sports de nature, les conflits naissent principalement de l'interférence entre le but recherché par le pratiquant et le comportement d'autres individus (Jacob and Schreyer 1980); (J. P. Mounet 2000b). Ces conflits peuvent être asymétriques (Watson et al. 1994) ; (J. P. Mounet 1996), c'est-à-dire, ressentis uniquement par un groupe d'acteur concerné et pas par les autres. D'après le cadre de Jacob et Schreyer (1980) et des études menées sur les sports d'eau vive (J. P. Mounet 1996) ou sur le surf des mers (Trey 1994), Mounet (2000a) propose dix cas typiques de conflits. Ces derniers se focalisant généralement sur le style de l'activité, l'utilisation du site, le rapport à l'environnement et la tolérance par rapport à d'autres styles de vie. Des conflits peuvent naître sur les sites de pratique – entre pratiquants d'une même activité ou pratiquants d'activités différentes – quand :

- l'investissement dans la pratique est plus importante pour certains pratiquants que pour d'autres ;
- des statuts hiérarchiques dans l'activité liés à l'expertise et à l'équipement sont confrontés (statut dépendant de l'opinion des autres – externe – ou de sa propre opinion – interne) ;
- des personnes qui disposent d'un statut élevé dans l'activité sont confrontées à des individus aux statuts inférieurs ;
- des individus n'ont pas les mêmes références en termes de statuts hiérarchiques ;
- l'expérience et le niveau technique priment pour que l'élite conserve son statut ;
- le comportement d'individus dévalue la qualité du site ;
- un groupe disposant de références identitaires sur un site se confronte à des individus en rupture avec leurs traditions ;
- des statuts hiérarchiques différents mais spécifiques au site interfèrent (par exemple entre locaux et touristes) ;
- les individus ont un rapport différent à l'environnement ;
- une forme d'intolérance vis-à-vis d'un autre groupe peut se créer et reposer sur des stéréotypes.

---

### 1.2.8) CONCLUSION

Ainsi, il ressort de cette analyse de la littérature que les pratiques de loisir en général,

et des sports de nature en particulier, sont fortement contrastées de même que les valeurs et les représentations qui les sous-tendent. Partant de ce constat et de ceux effectués concernant la nature et les représentations associées, les variabilités observées, les incertitudes qui transparaissent, pourraient constituer un terrain propice au développement de controverses et de conflits – que nous avons commencé à aborder.

La question des loisirs motorisés semble particulièrement intéressante pour donner un éclairage particulier aux dynamiques de controverse et de conflits, notamment en ce qu'ils font souvent l'objet de représentations stéréotypées (Haye 2009), qu'ils donnent lieu à des conflits d'usage, ou encore qu'ils participent à interroger nos rapports à la nature.

---

### 1.3 LES LOISIRS MOTORISÉS

Une fois brossé un rapide tableau d'un état particulier de nature et de ce que sont les loisirs, il convient d'aborder la question qui fait l'objet de ce travail doctoral, à savoir, les loisirs motorisés hors route. Ces pratiques relèvent des loisirs et se déploient dans la nature, le plus souvent sur les chemins, c'est pourquoi, pour les situer, il était nécessaire d'effectuer un léger détour par ces notions – qui permettent notamment de saisir pourquoi une controverse telle que celle relative aux LMHR peut émerger.

Les LMHR semblent cristalliser l'ensemble des oppositions et des enjeux que l'on peut rencontrer pour les différentes activités de loisir dans les espaces ruraux (Haye and J. P. Mounet 2011). Selon Marcouiller et al, « examples of [antagonistic land use] include the obvious conflict between wilderness use and motorized use. In essence, antagonistic recreational uses are inimical to one another. » (Marcouiller et al. 2008 p. 7). Ainsi, les loisirs motorisés apparaissent comme l'exemple par excellence d'usage antagoniste à une approche non motorisée de la nature (sauvage). Par ailleurs, l'évolution de la perception du crowding permet d'illustrer ce sentiment. Il apparaît que le sentiment de crowding n'est pas le même avec des engins motorisés ou non-motorisés. Les engins motorisés provoquent un sentiment de crowding – chez les pratiquants non motorisés – à plus faible densité, relativement à des pratiques non motorisées (Manning et al. 2000).

---

#### 1.3.1) VADE RETRO : TOUT SAUF LES LOISIRS MOTORISÉS

De l'ignorance à la stigmatisation en passant par le refus de les prendre en compte comme sports de nature, les loisirs motorisés semblent tenir une place particulière dans la littérature francophone sur les sports de nature – notamment dans la littérature grise. Beaucoup d'études portent exclusivement sur les activités non motorisés (Julien 2010) ; (Habchi 2001) ; (Bourdeau 1995).

Le plus souvent, ils ne sont simplement pas évoqués (Bouhaouala and Chifflet 2001); (Mao and Bourdeau 2008); (Routier 2011).

Il n'est pas rare non plus de trouver la mention « à l'exclusion des loisirs motorisés ».

Certains acteurs opèrent néanmoins une distinction subtile entre sports de nature et sports de pleine nature, comme les participants aux Etats Généraux du sport de Bretagne ayant eu lieu en décembre 2002, qui les définissent ainsi :

« Sports de nature : activités de loisir ou de compétition qui se déroulent en milieu naturel ouvert.

Sports de pleine nature : activité de loisir ou de compétition qui se déroulent en milieu naturel ouvert, à l'exclusion des activités motorisés. » (Jay 2003).

D'autres éléments de la littérature grise sur les sports de nature n'excluent pas les loisirs motorisés mais ne les évoquent que comme des pratiques qui posent problème et sont source de conflit (Brulebois, 2007).

Certains auteurs, faisant référence à la définition anglo-saxonne de l'outdoor recreation, tentent d'intégrer les loisirs motorisés dans la réflexion. Ainsi, Rech part d'une « définition du loisir particulièrement large, au sens où il est difficile d'exclure pour quelques motifs idéologiques les sports motorisés et les activités opérant un prélèvement sur le milieu (chasse, cueillette...). » (2010 p. 56). Cependant, en France, il apparaît que les sports de nature ont longtemps été définis comme « des activités sportives de nature excluant la conduite d'engins motorisés et n'occasionnant aucun prélèvement dans les écosystèmes fréquentés » (J. P. Mounet 2000a p. 12). Il existe néanmoins aujourd'hui une liste des activités reconnues dans les CDESI qui permet d'établir les activités qui sont officiellement considérées comme des sports de nature et dont font par exemple partie la pêche et la moto car il existe des fédérations sportives pour ces pratiques<sup>27</sup>.

### 1.3.2) QUELQUES TRAVAUX SUR LES LOISIRS MOTORISÉS EN FRANCE

---

Quelques travaux dans la littérature francophone traitent tout de même des loisirs motorisés. Un mémoire de fin d'étude est entièrement consacré à la question (Laupin 2006a), un mémoire de Master (Haye 2009), quelques articles ponctuels traitent du sujet (Laslaz 2006) ; (Benest 2000) (Scol 2005), un chapitre de thèse (Michel 2003) et des mémoires (Daller 2007) ; (Jay 2003) ; (Reymbaut 2005) incluent des réflexions autour des loisirs motorisés dans le cadre d'approches plus larges des sports de nature ou des loisirs dans la nature.

A chaque fois, les loisirs motorisés sont considérés comme une activité « problématique », souvent placée au premier rang des activités qui posent des problèmes de gestion ; si elles sont prises en compte, elles le sont de manière bien séparée. Ainsi, les loisirs motorisés sont souvent montrés du doigt :

- « les gens considèrent certaines activités comme trop dangereuses en raison de la

---

27 Rappelons que bien qu'il existe des fédérations pour ces activités, elles restent majoritairement pratiquées hors cadre fédéral.

vitesse ou de leur comportement (VTT, 4X4, chasse), [...] les gens pensent que certaines activités sont moins légitimes du fait qu'elles ne respectent pas la nature - agriculture intensive, chasse, engins motorisés, etc. » (Michel 2003 p. 141) ;

- en outre, les pratiquants de loisirs motorisés sont « particulièrement mal acceptés par les autres usagers compte tenu de leur vitesse de déplacement, du bruit et de la pollution qu'ils génèrent. » (Michel 2003 p. 242) ;

De ce fait, « concernant les activités motorisées, sujet sensible si l'on en juge par les débats passionnés que leur intégration ou non dans les sports de nature engendre, leur association aux « sports de nature » est problématique. » (Reymbaut 2005 p. 15). D'autant plus que « leur cohabitation difficile avec les autres usagers, leur prise en considération spécifique par d'autres institutions que celles en charge des sports (équipement, intérieur, environnement, ...) comme l'image qu'elles véhiculent en font une activité à part. » (Reymbaut 2005 pp. 15–16).

Justifiant le fait de tenir compte des loisirs motorisés dans le cadre d'une étude sur le sport de nature, une étudiante met en avant la conflictualité du sujet : « c'est parce qu'ils sont contestés qu'il est indispensable de prendre en considération les sports motorisés » (Jay 2003 p. 13).

### 1.3.3) UNE LITTÉRATURE ANGLO-SAXONNE PLUS ABONDANTE

---

L'appartenance des loisirs motorisés aux sports de nature est très discutée en France. Par contre, ces activités font sans conteste partie de l'outdoor recreation (Jay, 2003, Rech, 2010) anglo-saxonne. Ce que nous appelons LMHR dans le cadre de cette thèse s'exprime par les termes « motorized recreation » dans la littérature anglo-saxonne et l'usage des engins tout terrain est évoqué par l'expression « Off Road vehicle use ». L'absence de controverse autour de l'appartenance des LMHR à l'outdoor recreation est sans doute à rapprocher du fait que les espaces concernés par la pratique sont très différents en Amérique du Nord de ceux auxquels on est confronté en France. En effet, il s'agit là-bas de gérer les activités sur de très grands espaces où le partage est possible et où l'idée de conquête des grands espaces est très présente dans la culture. En France, les espaces sont beaucoup plus réduits et ne permettent pas le développement d'approches comparables.

Signe de la prise en compte des LMHR comme une activité parmi d'autres outre Atlantique, la littérature anglo-saxonne sur ce sujet est beaucoup plus riche que la littérature francophone. Il suffit, pour se persuader de cela, de consulter la bibliographie annotée sur cette thématique rédigée par Stokowski et LaPointe qui date pourtant de 2000 (Stokowski and LaPointe 2000) ou encore celle d'Ouren et al. De 2007 (Ouren et al. 2007). Elles comportent plusieurs dizaines de références traitant des impacts sociaux et environnementaux de la pratique.

Les articles que l'on peut relever dans la littérature, notamment nord-américaine, s'intéressent à la fois aux impacts des pratiques et aux caractéristiques des pratiquants ; le plus souvent dans la perspective de fournir des éléments permettant de mieux gérer les activités.

#### 1.3.4) UN MANQUE MANIFESTE DANS LA LITTÉRATURE

---

Pour l'heure, la problématique des loisirs motorisés hors route a peu été traitée dans la littérature scientifique francophone et toujours de manière très restreinte et circonscrite ; soit contenue au milieu d'autres éléments (Michel 2003) ; (Jay 2003), soit faisant l'objet d'une étude ponctuelle et localisée (Laupin 2006a) ; (Haye 2009).

Dans la littérature anglo-saxonne, au-delà de l'analyse des impacts des pratiques et des attentes des pratiquants, ces activités sont aussi abordées par une entrée portant sur les conflits rencontrés avec des pratiquants d'autres activités.

A notre connaissance, il n'existe pas de travaux relatifs à la problématique générale des loisirs motorisés et qui permettraient de répondre aux questions telles que : « pourquoi ces activités mobilisent-elles des acteurs qui s'y opposent ou les défendent ainsi que des gestionnaires ; sur le terrain et bien au-delà ? » ou « quelles sont les dynamiques de ces mobilisations ? ». Nos travaux de thèse visent à apporter des éléments de réflexion à ce sujet en abordant les interrelations entre controverse autour des loisirs motorisés hors route et conflits sur le terrain.

---

#### CONCLUSION DU CHAPITRE 1

Finalement, ce cadre général, fidèle au travail d'ouverture du champ des possibles réalisé au commencement de nos recherches, lors de la phase de revue de littérature, nous aura permis de situer notre objet d'étude et d'orienter notre problématique.

Tout d'abord, la littérature relative au milieu support des LMHR, la nature, a été discutée. Les écrits scientifiques laissent transparaître l'absence de consensus sur la définition et les caractéristiques de ce milieu qui fait l'objet d'appropriations diverses, qui apparaît comme étant multifonctionnel et auquel les hommes accordent des valeurs variées, parfois divergentes. Nous ne statuons pas dans le cadre de ce chapitre sur une définition et une vision particulière de la nature. Au contraire, nous prenons acte du caractère insaisissable et multiforme du milieu naturel – que les engins motorisés traversent dans le cadre des activités de LMHR – et de la porosité des frontières entre nature et culture.

Ensuite, les notions de loisir et de temps de loisir ont été explorées. Les auteurs convoqués ont mis en avant l'idée que les loisirs nécessitaient des conditions particulières pour se réaliser, non seulement la libération d'un espace-temps mais aussi des ressources individuelles permettant de se saisir de cet espace-temps tout en étant conscient que les activités – ou non activité dans le cas du farniente – alors mises en œuvre sont choisies et relèvent du loisir. Ensuite, nous nous sommes volontairement attachés à décrypter les écrits d'auteurs louant des formes de loisir particulières, montrant l'intérêt de loisirs se déroulant dans la nature et mettant en jeu le corps – sans le recours à l'énergie mécanique – par contraste avec la sédentarité qui sévit durant le quotidien. Le temps de loisir est perçu par ces auteurs comme un temps compensatoire de l'ordinaire, urbain et motorisé.

Enfin, un troisième axe d'investigation a porté sur les sports de nature et plus spécifiquement les loisirs motorisés. Il apparaît que les sports de nature sont relativement peu organisés de manière formelle et sont surtout le fait de pratiquants autonomes. Les motivations des uns et des autres divergent parfois et une partie des conflits d'usages liés aux sports de nature est due aux différentes perceptions de crowding, sentiment de foule, corrélatif des objectifs recherchés.

Concernant les LMHR, nous avons pu noter le faible nombre d'étude portant sur cette thématique dans la littérature francophone. La littérature nord américaine est beaucoup plus riche à cet égard, mais aucune étude ne propose, à notre connaissance, une vision d'ensemble des problématiques liées aux LMHR, déployant la controverse et/ou détaillant les conflits – et l'origine des conflits – qui traversent l'ensemble des activités tout terrain terrestre.

Ce travail d'exploration de la littérature scientifique dans trois grandes directions, la nature, les loisirs et les sports de nature (dont les LMHR), constitue un préalable à la construction de notre problématique. Celle-ci tient compte des faits, autant que des zones d'ombre, des notions équivoques, parfois floues, relevés dans la littérature. Le cadre théorique choisi – bien que parfois contingent puisque construit dans une approche abductive – essaie autant que possible de constituer un cadre adéquat pour apporter des réponses aux questions soulevées par la revue de littérature, ainsi qu'aux questions ayant émergé au cours de l'introduction générale.

## CHAPITRE 2 CADRAGE THÉORIQUE & PROBLÉMATIQUE

Notre deuxième chapitre vise à poser des jalons théoriques et à détailler la manière dont nous avons problématisé le sujet qui nous intéresse ici, à savoir, les discussions, les débats et autres conflits autour des loisirs motorisés hors route.

Nous avons commencé à définir notre question de recherche au tout début de notre thèse comme suit :

*Décembre 2009,  
Sur quels réseaux d'acteurs et actants reposent la controverse et les conflits autour des loisirs motorisés en espaces naturels ?  
La controverse et les conflits ont-ils une origine idéologique ?  
Ou bien reposent-ils sur un combat pour l'accès à une ressource, à un espace ?*

Le début de nos réflexions portait sur la manière dont se déploient l'usage d'arguments génériques et les conflits – ainsi que les interactions interpersonnelles – à différentes échelles : des communes à la scène nationale ; et ce afin de saisir la place de l'idéologie et des conflits d'usage dans les débats autour des LMHR.

Étant donné que le sujet étudié fait intervenir autant des humains que des non-humains, que les pratiquants sont souvent des pratiquants autonomes – hors de toute institution – que les échelles d'action nous semblaient éminemment enchevêtrées, que les relations apparaissaient non stabilisées, nous avons, dès le début de cette thèse, opté pour une approche par l'acteur-réseau. Nous détaillerons plus avant ce choix ainsi que ses implications au cours de ce chapitre.

Par la suite, explorant la littérature sur les réseaux, nous avons pris connaissance des théories relatives à la visualisation et l'analyse de réseaux. Au vu des limites et de la « pauvreté »<sup>28</sup> des théories de l'acteur-réseau, nous avons réfléchi à la manière dont nous pourrions mobiliser ces outils de visualisation et d'analyse. Nous montrerons comment cette approche complémentaire peut permettre de voir et d'étudier le réseau sous tous ses angles en conservant la richesse d'une approche qualitative – visant notamment à qualifier systématiquement la nature des relations supports de traductions.

### 2.1 CONSIDÉRATIONS ÉPISTÉMOLOGIQUES SUR L'APPROCHE ADOPTÉE

Dans un contexte aussi complexe que l'impact de pratiques en espace naturel sur l'environnement, qu'il soit naturel ou humain, les sciences n'apportent pas de certitudes. Par

28 Voir à ce sujet l'article de Crenn (2002).

exemple, les études qui ont pu être menées sur l'impact des pratiques motorisées sur les espaces naturels affichent des résultats contradictoires.

Pour un tel objet de recherche, abordé au prisme de la sociologie, nous sommes donc amenés à considérer les limites du paradigme positiviste supposant que la science peut fournir une connaissance objective de « LA » réalité. Dans un monde incertain où, selon nous, il n'existe pas une réalité qui serait saisissable mais plutôt de multiples expériences de la réalité, le recueil de la multiplicité des points de vue sur l'objet étudié que portent les différents acteurs concernés par celui-ci semble être un moyen de pallier les carences de ce paradigme.

Les savoir profanes des acteurs sont alors complémentaires des savoirs scientifiques et participent à l'ouverture des possibles dans le cadre d'une controverse où chacun donne son avis ; chercheurs et acteurs qualifiés de « chercheurs de plein air » par Callon, Lascoumes et Barthe (2001).

Les *a priori* et les stéréotypes diffusés par les tenants des camps qui s'affrontent dans une controverse sont donc dépassés par le recueil minutieux des points de vue de chacun sur l'objet de la controverse. Si Bachelard (1938) considère « l'opinion » comme le « premier obstacle à surmonter », nous pensons que les stéréotypes sur lesquels se fonde l'opinion des acteurs - « spectateurs » si l'on veut reprendre le terme employé par Bachelard – de la controverse, dont fait partie le chercheur, peuvent être « réduits » par le recueil de l'opinion de chacun des acteurs concernés par cette controverse. Contrairement à l'approche bachelardienne qui vise à surmonter l'opinion par la mise en place d'une démarche scientifique confinée à un laboratoire ou un bureau de chercheur – afin d'opérer la rupture épistémologique nécessaire à la naissance d'une connaissance scientifique – notre approche passe par la multiplication des points de vue, d'opinions situées.

Dans cette perspective, Law (1994) a développé ce qu'il nomme une « sociologie modeste » reposant entre autres sur les principes de réflexivité et de non-réductionnisme qui nous semblent essentiels étant donné les considérations qui précèdent. En effet, la réflexivité consiste à refuser aux sociologues le droit de penser qu'ils sont différents des personnes qu'ils étudient (Mougenot 2003 p. 18) et le non-réductionnisme correspond à l'idée qu'il ne faut pas se baser sur des catégories *a priori*. Le chercheur doit donc suivre les acteurs, observer les frontières qu'ils établissent entre diverses entités, saisir enfin la manière dont ils modèlent et font bouger ces frontières.

Les savoirs des acteurs sont donc intégrés à la réflexion dans le cadre d'une approche scientifique basée sur un cadre théorique et des connaissances antérieures au travail mené. Afin de respecter rigueur et scientificité de l'approche, nous fondons notre travail sur une logique abductive qui permet une construction de la recherche à la fois à partir de théories et de résultats antérieurs d'une part, et à partir de données inductives issues du terrain et des savoirs des acteurs d'autre part. Ce raisonnement abductif a été développé par Peirce.

### 2.1.1) ABDUCTION

---

L'abduction apparaît différente de l'induction dans sa démarche générale. En effet, « dans l'abduction [...] nous passons de l'observation de certains faits à la supposition d'un fait général qui, s'il était vrai, expliquerait que les faits soient tels qu'ils sont. [...] L'induction serait ainsi le raisonnement qui part des particuliers pour aboutir à des lois générales, tandis que l'abduction serait le raisonnement qui part de l'effet pour remonter à la cause : alors que le premier « classe », le second explique. » (Tiercelin 1993 p. 96). Cependant, l'induction peut être utilisée comme un outil visant à tester des hypothèses abductives ; nous reviendrons sur ce point.

Ainsi, nous partons d'observations de terrain auxquelles nous associons des réflexions théoriques susceptibles de les expliquer afin de proposer une compréhension nouvelle des phénomènes observés et donc de remonter à leur cause.

De fait, la phase de pré-enquête devient essentielle dans la mesure où elle détermine les faits à expliquer et oriente donc toute la recherche.

Ensuite, la définition de concepts théoriques d'appui pouvant éclairer la compréhension des faits observés nous semble indispensable pour construire des hypothèses abductives.

Celles-ci découlent d'une problématique dont les dimensions sont construites à partir des phases de pré-enquête et de cadrage théorique.

Ce travail de formalisation théorique et logique de la question de recherche doit aboutir à la construction d'une méthode « serrée » visant à vérifier les hypothèses émises. Cette méthode peut, elle, reposer sur des principes inductifs. Ainsi, d'après Pierce, l'induction permet de « vérifier dans quelle mesure notre hypothèse est proche de la vérité » (Tiercelin 1993 p. 99).<sup>29</sup>

Dans le cadre d'une démarche générale abductive, nous avons donc procédé à une phase inductive visant à tester les hypothèses posées.

### 2.1.2) INDUCTION

---

Dans le cadre d'une sociologie modeste, il convient de partir des acteurs pour saisir les phénomènes étudiés.

Dans une société où la voix est parfois donnée aux citoyens ordinaires et plus aux

---

29 Si l'on fait ici référence à une méthode inductive mise en œuvre dans le cadre d'un raisonnement abductif, ce dernier, qui est une posture plus qu'une méthode, constitue une logique de recherche à part entière. Ce raisonnement est donc premier par rapport à la problématique qui s'inscrit ici nécessairement dans cette logique. Une autre logique aurait conduit à une autre problématique.

seuls porte-paroles (Blondiaux 2000), il devient nécessaire de ne plus opérer de regroupements *a priori* mais bien de suivre les acteurs et leurs associations – mouvantes – afin d’analyser ce qui émerge (J. P. Mounet et al. 2012). En outre, Rech (2010) a montré à quel point il était utile de prendre en compte la parole des citoyens ordinaires – ou plus précisément de ce qu’il nomme les pratiquants ordinaires – au même titre que celle des porte-paroles. Cette démarche s’inscrit pleinement dans une approche par l’ANT telle que formalisée par Latour (2006).

Dans la mesure où l’on ne part plus de catégories construites *a priori*, la perspective qui s’offre au chercheur est de mettre en œuvre une démarche inductive.

Dans le cadre de notre recherche, nous verrons notamment que l’étude de la nature des relations entre les acteurs du réseau passe par une définition inductive des natures de relations qui se déploient dans ce réseau. En effet, à partir du terrain, nous avons laissé émerger les types de relations existant afin d’établir une typologie de ces relations permettant ensuite d’analyser la place qu’elles tiennent dans le réseau.

---

## 2.2 PROBLÉMATIQUE ET CADRAGE THÉORIQUE

---

### 2.2.1) DISCUSSION DE LA NOTION DE NATURE ET DE LA PLACE DES OBJETS

---

Nous avons discuté des notions de sauvage / domestique et nature / culture (ou société) dans le cadre du premier chapitre. Suivant Latour et Descola dans leur cheminement, nous considérons qu’il est nécessaire de suivre les acteurs concernés par la controverse étudiée afin de saisir comment ils se saisissent ou non de ces catégories construites par la pensée Moderne. Nous sommes d’autant plus poussés par notre objet à adopter cette approche, que Lévi-Strauss déjà utilisait l’exemple du véhicule à moteur pour montrer l’impossibilité de penser le conducteur comme sujet et l’engin motorisé comme objet, les deux se mêlant de manière complexe. Ainsi selon ce célèbre anthropologue, « un observateur exotique jugerait sans doute que la circulation automobile dans le centre d’une grande ville ou sur une autoroute surpasse les facultés humaines ; et elle les surpasse en effet, pour autant qu’elle ne met exactement face à face ni des hommes ni des lois naturelles, mais des systèmes de forces naturelles humanisées par l’intention des conducteur, et des hommes transformés en forces naturelles par l’énergie physique dont ils se font les médiateurs. Il ne s’agit plus de l’opération d’un agent sur un objet inerte, de l’action en retour d’un objet, promu au rôle d’agent, sur un sujet qui se serait dépossédé en sa faveur sans rien lui demander en retour, c’est-à-dire de situations comportant, d’un côté ou de l’autre, une certaine dose de passivité : les êtres en présence s’affrontent à la fois comme des sujets et comme des objets ; et, dans le code qu’ils utilisent, une simple variation de la distance qui les sépare a la force d’une muette adjuration » (Lévi-Strauss 1962 p. 294).

Si en outre, nous ajoutons la dimension « pratique hors route », parcourant au plus près les espaces naturels, nous sommes manifestement face à un quasi-objet, hybride au sens propre du terme. Les engins motorisés agissent bien sur le milieu naturel, par les émissions de gaz liées aux combustions du moteur à explosion, par la pression et les frottements des pneus sur le sol, par les émissions sonores pouvant perturber la faune enfin. Mais ces engins, s'ils permettent à certains de se déplacer à leur guise, agissent également sur d'autres individus, pouvant être dérangés par le bruit des moteurs, les odeurs des échappements ou la vitesse des véhicules. De fait, les engins eux-mêmes sont difficilement classifiables, entre symboles par excellence de la technique humaine et objets naturalisés par certains pratiquants qui les considèrent parfois comme des individus à part entière doués d'une volonté propre, ne voulant par exemple plus démarrer quand on ne les aime pas<sup>30</sup>.

Rech (2010) a montré dans sa thèse que les sports de nature étaient hybrides ; leur gestion faisant naître des questionnements à la croisée des dimensions environnementales, économiques et sociales. Ces considérations sont d'autant plus tangibles quand on ajoute la dimension motorisé, les moteurs semblant amplifier chacun de ces aspects. Les moteurs dans la nature interrogent en profondeur les rapports nature / culture et leur étude est selon nous un moyen fécond d'apporter un éclairage nouveau et riche sur la question.

Le rejet des loisirs motorisés relève-t-il de la lutte contre un symbole fort de l'homme dans la nature – dans le prolongement même d'une vision moderne radicale de séparation de la nature et de la culture ; de la dénonciation du dérangement que ces pratiques provoquent vis-à-vis d'autres individus occupant ou parcourant les mêmes espaces ; ou bien encore de la volonté de bannir des activités qui seraient nuisibles<sup>31</sup> à l'environnement ?

---

## 2.2.2) APPROCHE PAR LE(S) RÉSEAU(X)

---

Après avoir montré les différents cadres théoriques employés pour aborder l'étude des sports de nature, nous montrerons les quelques éléments clés qui nous ont conduit à nous situer dans une approche par le réseau, et plus précisément par l'acteur-réseau.

### 2.2.2.a) Études antérieures sur les sports de nature

---

La majeure partie des études en sociologie du sport, et plus spécifiquement des sports de nature, porte sur des analyses internes des pratiques, soit qu'elles s'intéressent à « l'espace des sports » (Pociello 1981), soit qu'elles s'intéressent au développement et au fonctionnement d'une activité donnée ainsi qu'à l'identité et/ou à la socialisation de ses

---

30 Nous prenons ici volontairement le cas extrême où le véhicule est considéré comme un être vivant à part entière afin d'insister sur le brouillage des catégories.

31 Nous n'émettons pas ici de jugement de valeur mais nous reprenons le positionnement de certains acteurs en utilisant des termes auxquels ils recourent. Il est d'ailleurs à noter que nous employons le conditionnel.

pratiquants (Bessy 2005) ; (Knobé 2007) ; (Chevalier and Dussart 2002). Les interactions avec les autres pratiques de loisir ou bien les milieux, tant naturels qu'humains, semblent peu investiguées. Un certain nombre d'études en sociologie du sport ont été réalisées dans une perspective « bourdieusienne » (Clément 1995). De nombreux travaux ont repris la notion d'espace des sports développée par Pociello (1981) – en écho aux travaux de Bourdieu – et ont travaillé sur la définition des pratiques légitimes dans le champ de sports. Ainsi, des chercheurs se sont intéressés à la place des sports de nature dans le champ des sports, à l'instar d'Olivier Hoibian dont les analyses ont porté sur la place des loisirs sportifs de montagne au sein du champ des sports (1997). D'autres se sont intéressés aux luttes symboliques au sein de certaines activités pour l'appropriation légitime d'un espace de pratique tel que la mer (Créac'h and Sébilleau 2004). Les sports de nature sont ici abordés pour eux-mêmes ou bien au regard des autres pratiques sportives mais semblent être relativement déconnectés du milieu (naturel et humain) dans lequel ils se déroulent.

Cette absence de prise en compte du milieu n'est plus vraie pour les recherches dont l'approche théorique repose sur la sociologie des organisations (et de l'action organisée) qui fait référence pour l'étude des loisirs sportifs de nature depuis quelques années (J. P. Mounet 2000a) ; (Paget 2007) ; (Perrin-Malterre and J. P. Mounet 2009) ; (Massiera 2003). D'abord pris en compte en tant qu'élément extérieur de l'organisation par Crozier et Friedberg (1977) le milieu peut faire partie intégrante de l'analyse des ordres locaux (Friedberg 1993) s'il est concerné par un problème commun faisant l'objet d'investigation. Cependant, du fait de la structuration autour d'un problème commun, de la prise en compte uniquement des porte-paroles et que les « objets » ne sont pas considérés comme actifs dans l'ordre local, l'approche par les ordres locaux ne permet pas de prendre en compte certaines spécificités de l'« organisation » des sports de nature ; pour lesquels les ordres locaux sont souvent imbriqués, les porte-paroles pas nécessairement représentatifs et les lieux de pratiques pouvant jouer un rôle clé (J. P. Mounet et al. 2012).

Par ailleurs, des études en géographie sociale ont porté sur la territorialisation d'activités de loisir de nature (Mao 2003), se limitant à une analyse à des échelles locales, les différentes logiques d'action étant mises au jour ; il s'agit d'analyses micro-géographiques. Une approche par les cultures a également été proposée par certains auteurs dont Corneloup. Là encore, l'approche est locale, les auteurs étudiant les marquages culturels de territoires touristiques. Les interactions avec des échelles plus petites, pouvant aller jusqu'aux scènes nationales, voire internationale, ne sont pas étudiées ici.

Enfin, quelques études commencent à prendre appui sur des cadres nouveaux tels que ceux de la sociologie de la traduction ou de l'acteur-réseau (Feillet et al. 2005) ; (Rech 2010). Ces théories semblent permettre de prendre en compte les interactions entre acteurs et milieux. Néanmoins, là encore il s'agit d'études locales ne mettant pas nécessairement en lumière les interrelations entre échelles (du local au national).

Alors que cela a très peu été fait jusqu'à présent, il nous apparaît essentiel de donner une place aux éléments du milieu – naturel et humain – en tant qu'acteurs à part entière,

ainsi qu'aux citoyens ordinaires, et/ou aux pratiquants « ordinaires » comme les nomme Rech (2010 p. 159). En effet, notre objet de recherche se situe aux confins de la nature et de la culture et met en jeu des acteurs souvent autonomes, ne faisant pas partie d'institutions ou de tout autre système de représentation dont les idées seraient défendues par des porte-parole. Il devient donc nécessaire de mettre en œuvre des méthodes permettant de saisir ces acteurs (humains et non-humains), dans le cadre de théories permettant de les penser.

### 2.2.2.b) Loisirs motorisés et acteur-réseau

Latour (1991) préconise que l'anthropologie devienne symétrique pour étudier ceux qui se considèrent comme modernes – de même que les autres populations. Cela revient à étudier autant les phénomènes d'épuration opérés par les modernes que ceux de médiation, permettant le développement d'hybrides, ou quasi-objets. Pour cela, il est nécessaire de considérer les quasi-objets au même titre que les sujets, dans la mesure où ils agissent dans le cours de l'action au même titre que les humains. Humains et non-humains peuvent tour à tour, et de la même manière, prendre le statut d'intermédiaire ou de médiateur<sup>32</sup>.

La tâche du chercheur consiste donc à suivre les humains et les non-humains pour retracer le réseau des traductions que les différents actants effectuent.

Il est indispensable, à ce stade de la réflexion, de préciser la définition d'un certain nombre de termes spécifiques aux théories de l'acteur-réseau. Ainsi, « pour désigner cette chose qui n'est ni un acteur parmi d'autres, ni une force qui se tient derrière tous les acteurs et qui serait transportée par certains d'entre eux, mais une connexion qui véhicule, pour ainsi dire, des transformations, nous utilisons le terme de traduction » (Latour 2006 p. 157). Autrement dit, la traduction est « une relation qui ne véhicule pas de causalité, mais qui induit la coexistence de deux médiateurs » (Latour 2006 p. 157).

Les médiateurs, sont des actants dont les effets sont imprévisibles ; ils effectuent des déplacements dans le réseau que l'on ne peut anticiper. De ce fait, certaines relations sont le résultat de l'action d'un médiateur, notamment lorsque « ces relations font faire aux autres des choses inattendues » (Latour 2006 p. 154).

A l'inverse, les intermédiaires sont des actants prévisibles qui ne sont pas la source de transformation dans le cours de l'action.

Si l'on s'élève pour embrasser du regard le réseau dans sa globalité, Latour distingue quatre niveaux de social. Ceux-ci permettent de caractériser le degré de stabilité du réseau, autrement dit de distinguer où le réseau est mouvant et quelle est sa dynamique.

La définition de ces niveaux de « social » constitue la base de compréhension de la sociologie de l'acteur-réseau. Le « social n°1 », objet des « sciences du social » (Latour 2006 p. 13), correspond à un état stabilisé du social, constitué d'intermédiaires (actants dont les

---

32 Nous revenons sur la définition de ce concept dans le paragraphe suivant.

entrées permettent de déterminer à coup sûr les sorties). Le « social n°2 », objet de la sociologie de l'acteur-réseau (ou sociologie de l'innovation), correspond à la société en train de se faire, constituée majoritairement de médiateurs (actants dont les entrées ne permettent pas de déterminer les sorties ; ils ont des spécificités qu'il faut à chaque fois prendre en compte) ; c'est « un type de connexion entre des choses qui ne sont pas elles-mêmes sociales » (Latour 2006 p. 13). Le « social n°3 » est constitué des interactions locales ponctuelles face à face. Le « social n°4 », également nommé plasma, correspond au social qu'on ne connaît pas ou qui n'existe pas, ensemble des connexions invisibles.

L'acteur-réseau se propose d'étudier les connexions entre des médiateurs, ce qui constitue d'après la terminologie de Latour (2006), le Social 2<sup>33</sup>. Il s'agit en fait de s'intéresser à la société « en train de se faire » (Latour 1989) plutôt que d'étudier les structures stabilisées, la « société faite » ou Social 1.

Nous pouvons suivre un actant spécifique à l'objet de recherche, un véhicule non homologué<sup>34</sup> repérable entre autres par l'absence de plaque d'immatriculation, pour illustrer les notions de médiateur, d'intermédiaire et de traduction.

Afin d'être légalement autorisé à rouler sur la voie publique, tout véhicule doit être homologué, par le service des Mines, et immatriculé. Dans le cadre des pratiques tout terrain, il existe des engins non homologués pour la voie publique qui sont étudiés pour rouler sur des circuits fermés, dans le cadre de la pratique du moto-cross notamment. Ainsi, ces motos non homologuées peuvent être considérées comme des intermédiaires sur les terrains dédiés à leur usage. Il est tout à fait normal de les rencontrer sur ces espaces adaptés.

En revanche, dès lors qu'elles roulent sur des voies publiques, telles que les chemins ruraux ou communaux, elles sont en infraction à la loi de 1991<sup>35</sup>. Elles deviennent alors des médiateurs sur les chemins, pouvant provoquer la colère de randonneurs au fait de la réglementation, ou bien faisant l'objet de verbalisation par des agents de la police de l'environnement.

La rencontre d'un véhicule non homologué peut amener un individu connaissant les associations luttant contre les pratiques motorisées illégales à faire remonter l'information auprès des responsables de ces organisations, enrôlant ainsi un actant dans l'opposition aux LMHR. La circulation d'un tel engin sur la voie publique peut, de la sorte, être à l'origine d'un renforcement du positionnement des détracteurs de LMHR ainsi que de leurs actions contre ces activités.

---

33 Cette définition de l'acteur-réseau est très restrictive dans la mesure où un réseau n'est, selon nous, pas constitué soit uniquement de médiateurs imprévisibles, soit uniquement d'intermédiaires prévisibles mais bien de parties plus ou moins stabilisées – constituées de chaînes de médiateurs ET d'intermédiaires.

34 La notion d'homologation et la législation sur la circulation des véhicules motorisés en espaces naturels sont développées dans la partie suivante.

35 Loi sur la circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels, du 3 Janvier 1991, dite Loi Lalonde.

La traduction correspond ici au décalage qui s'opère entre l'absence de plaque d'immatriculation sur la moto dont le pilote ne sait pas forcément qu'il est dans l'illégalité lorsqu'il s'engage avec son engin sur la voie publique, et la manière dont est perçue cette absence de plaque par le randonneur ou l'agent de la police de l'environnement qui croise ce véhicule au détour d'un chemin. La traduction se réfère à ce qui circule entre les deux médiateurs en présence, à savoir, la moto non homologuée et le randonneur ou l'agent de police.

---

### 2.2.2.c) De l'usage du terme d'« actant »

Alors que les termes d'agent ou d'acteur sont fortement connotés théoriquement, il apparaît que « le concept [d'actant] tire une grande part de son pouvoir du fait qu'il propose une catégorie « neutre » » (Fraenkel 2006 p. 74) Dans cette perspective, « Nicolas Dodier a souligné dans sa conférence l'intérêt de l'actant qui permet de s'abstraire au maximum du travail de catégorisation *a priori* du sociologue. » (Fraenkel 2006 p. 78)

« Pour Tesnière, suivant en cela Meillet, chaque énoncé a pour centre le verbe ou « nœud verbal », selon ses termes, autour duquel gravitent les actants. » (Fraenkel 2006 p. 74). Or pour Latour (2006), ce qui définit une entité appartenant au réseau analysé est bien le fait qu'elle soit le sujet d'un verbe d'action. Le verbe est de la même manière au cœur du processus.

De surcroît, les actants sont définis comme « les êtres ou les choses qui, à un titre quelconque et de quelque façon que ce soit, même au titre de simple figurants et de la façon la plus passive, participent au procès » (Tesnière 1959 p. 102) La prise en compte d'entités aussi diverses que « des êtres ou des choses » permet d'intégrer le positionnement théorique de l'acteur-réseau qui consiste à considérer les humains et les non humains de manière symétrique. Ainsi, « pour les sociologues des sciences, l'actant est défini comme « Qui que ce soit qui accomplit ou subit une action » » (Fraenkel 2006 p. 77).

Maintenant que nous avons vu pourquoi aborder notre objet de recherche par l'acteur-réseau, ainsi que les bases de cette théorie, faisons le point sur la nature de notre objet d'étude.

---

### 2.2.3) UN MONDE D'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 LMH<sup>36</sup>.

---

36 La nature de ces incertitudes sera détaillée dans la partie sur les résultats.

Mounet, Perrin et Rech (2012) évoquent les incertitudes inhérentes aux sports de nature. Des milieux de pratiques souvent mouvants, parfois au sens propre du terme lorsque l'on évoque les pratiques en eaux vives ou sur neige<sup>37</sup> par exemple, aux pratiquants insaisissables puisque souvent hors de toute organisation : il est ardu d'appréhender ces objets de recherche de manière statique.

Trois grands types d'incertitudes peuvent être distingués, si l'on se réfère à différents auteurs.

D'abord, les incertitudes scientifiques et techniques qui amènent les acteurs à se positionner et donc à développer leur propre opinion. Ce sont celles dont traitent notamment Callon, Lascoumes et Barthe (2001).

Ensuite, les incertitudes que les acteurs ont quant à ces opinions. Elles correspondent au fait que chaque acteur se positionne par rapport à un sujet incertain en ayant plus ou moins de certitudes quant à la validité de son opinion personnelle (Amblard and Deffuant 2006).

Enfin, celles créées et/ou maîtrisées par des actants. Ce type d'incertitudes fait écho aux théories développées par Crozier et Friedberg, qui, pour expliciter le concept de pouvoir, parlent d'incertitude face à un problème qui ne peut être résolu *a priori* par les acteurs en présence.

Les incertitudes dites « naturelles » sont distinguées des incertitudes construites volontairement par les acteurs. Ces dernières correspondent, d'une part aux « zones d'incertitudes » dont parlent Crozier et Friedberg (1977) et d'autre part à des stratégies des acteurs.

Les incertitudes « naturelles » peuvent, par exemple, être liées à un milieu de pratique pour les loisirs motorisé : si la nature du sol change avec la météo, un chemin peut passer du statut carrossable à celui de non carrossable d'une période de l'année à l'autre ce qui peut créer de l'incertitude, et pour les pratiquants et pour la police de l'environnement.

Une incertitude construite peut, par exemple, correspondre à une rétention d'information visant à conserver pour soi l'exclusivité d'une source de résolution d'un problème.

Enfin, une zone d'incertitude peut consister en l'utilisation d'un espace non défini dans les règles formelles ; l'acteur tirant profit de ce manque de formalisation pour agir dans un sens qui l'arrange sans enfreindre de règles.

Les incertitudes peuvent être saisies par les théories de l'acteur-réseau qui visent justement à étudier un social non stabilisé, une société en train de se faire. Cette notion d'incertitude est notamment prise en compte grâce à la distinction intermédiaire / médiateur, les médiateurs étant source d'incertitude. En revanche, la théorie de l'acteur-réseau ne donne pas de clé spécifique d'appréhension de la maîtrise des incertitudes par les

---

37 Nous évoquons là par exemple les cas d'avalanches.

actants sauf en ce qui concerne le traducteur d'un réseau coopératif tel que celui décrit par Callon (1986) ; les traducteurs réduisant l'incertitude pour les actants enrôlés dans le réseau. Les possibilités offertes par l'analyse structurale des réseaux pour l'intégration de cette dimension à l'analyse seront évoquées dans la suite du développement de notre problématique.

L'absence de certitudes amène les défenseurs et les détracteurs des LMHR à donner leur avis et à se renvoyer mutuellement des argumentaires stéréotypés. Cela relève de ce que l'on appelle une controverse. Il se forme ainsi des forums hybrides (Callon et al. 2001) mêlant savoirs profanes et données scientifiques. Callon et al. (2001) évoquent un « enrichissement de la démocratie », c'est-à-dire une augmentation du nombre de groupes qui donnent leur avis. De ce fait, il nous paraît intéressant d'analyser la controverse qui se déploie autour des LMHR.

#### 2.2.4) DÉPLOYER LA CONTROVERSE : DE LA CONTROVERSE AUX CONFLITS ET DES CONFLITS À LA CONTROVERSE

---

##### 2.2.4.a) Pourquoi ne pas privilégier une entrée par les argumentaires de la controverse ?

---

Pour étudier des controverses, entre autres dans le domaine du sport, certains auteurs privilégient une entrée pragmatiste centrée sur l'étude des argumentaires déployés dans le cadre d'épreuves, de disputes (Trabal 2009); (Trabal 2007).

D'un point de vue théorique, l'entrée unique par les argumentaires revient à autonomiser le discours or, selon Latour, sciences, politique – pouvoir social – et discours sont interdépendant et l'analyse nécessite de les étudier comme un tout formant des réseaux hybrides. En effet, « les réseaux sont à la fois réels comme la nature, narrés comme le discours, collectifs comme la société » (Latour 1991 p. 15).

D'un point de vue empirique, notre objet de recherche se déploie en grande partie hors de l'espace public et beaucoup d'innovations sociales se jouent dans des interstices, sur la scène privée et relèvent plus de l'action que du discours. Certains de ces phénomènes seraient impossibles à capter par le biais d'une approche uniquement centrée sur le discours et les argumentaires. Il nous semble plus fécond, pour l'étude que nous menons, de suivre les actants aussi loin qu'ils nous emmènent, que ce soit par les canaux du discours ou par d'autres canaux, afin de déployer toute la gamme de leurs traductions.

##### 2.2.4.b) Ce que nous entendons par controverse

---

Différents auteurs permettent de saisir la notion de controverse.

« Une controverse scientifique ou technique est ainsi un débat ayant, en partie, pour objet des connaissances scientifiques ou techniques qui ne sont pas encore assurées [...] des connaissances non stabilisées » (Vinck 2007). Poursuivant cette idée, nous pouvons nous appuyer sur une citation de Rein pour préciser les termes du débat. Celui-ci « porte fondamentalement sur les cadres de référence dans lesquels des faits, des valeurs, des théories sont intégrés. Etant donnés les réalités multiples créées par des cadres de références concernés, le désaccord des participants porte aussi sur la nature même de leur désaccord. » (Rein and Schon 1991) cité par (Jobert 1992 p. 221).

Pour Callon, Lascoumes et Barthe (2001), les controverses sont des phases d'apprentissage pendant lesquels les acteurs exposent leurs points de vue – stéréotypés – dans le but de se faire reconnaître, points de vue sur la base desquels pourra être construite une connaissance commune, point de départ d'éventuels phénomènes de traduction tendant vers l'établissement d'un consensus et d'un cadre de référence commun aux différents actants du réseau. Ces processus se déroulent dans le cadre de ce que ces auteurs nomment des forums hybrides au cours desquels exploration des mondes possibles et exploration du collectif sont étroitement liées.

La controverse autour des LMHR correspond donc selon nous à l'ensemble des « arguments génériques » (C. Mounet 2007 p. 133) qui s'échangent sur la scène médiatique et qui sont parfois utilisés sur les scènes locales<sup>38</sup>. En effet, c'est sur ces arguments que repose le cadrage de la controverse et c'est par eux que les acteurs tentent de se faire reconnaître.

#### 2.2.4.c)

#### Ce que nous entendons par conflit

*Mai 2010,  
Préparer mon cours sur les conflits autour des pratiques de loisir dans les espaces naturels m'a aidé à avancer sur ma problématique grâce à la construction d'une grille de lecture des conflits. Cela m'a permis de définir des dimensions d'analyse des conflits.*

La notion de « conflit de cadrage » (Mormont 2006) permet d'établir un lien entre controverse et conflit. En effet, cet auteur fait « l'hypothèse que, au moins dans certains cas jugés les plus intéressants ou les plus productifs, les conflits ont des effets de cadrage ou de recadrage, donc de reformulation des problèmes ; que ces opérations de recadrages sont rendues possibles par l'action collective et qu'enfin ces recadrages peuvent déboucher sur des reconfigurations territoriales. » (Mormont 2006 p. 307). La définition même de conflit de cadrage pour Mormont s'apparente fortement à celle que nous avons évoquée pour la

---

38 Nous discutons de cette notion de scène locale dans la suite de cette section.

controverse. Or, il amène l'idée que ces conflits de cadrage trouvent leur source dans les conflits – dans une acception plus large.

Nous suivons ces réflexions en plaçant au cœur de notre problématique les liens entre conflits « locaux »<sup>39</sup> et positionnements génériques<sup>40</sup>. Par contre, nous nous abstenons d'employer le terme de conflit de cadrage afin d'être plus explicite sur ce à quoi nous faisons référence ; soit des conflits – interpersonnels ou plutôt « inter-actants »<sup>41</sup> – soit des échanges d'arguments stéréotypés que nous rangeons sous le terme de controverse.

La notion de conflit en elle-même a déjà largement été abordée dans le cadre général, à l'occasion de l'évocation des conflits liés à des pratiques de loisirs en espaces naturels. Notons simplement que nous retenons comme définition du conflit, l'expression de tensions, d'antagonismes, entre deux ou plusieurs actants ; ces expressions étant à chaque fois spécifiques. Certains auteurs ont établi des catégories de conflits : conflits d'aménagement, conflits d'accès, conflits d'usages, conflits d'environnements (Laslaz 2005). Cependant, nous ne nous situons pas *a priori* vis-à-vis de ces catégories, chacune pouvant intervenir dans le cours de l'action étudié. Nous retiendrons par contre l'idée que les conflits peuvent être approchés selon plusieurs dimensions : les actants concernés par la situation conflictuelle, l'objet du conflit (par exemple le bruit, un dérangement quelconque, une pratique donnée), le registre d'opposition, ainsi que la source de conflit. En ce qui concerne les registres d'opposition, nous distinguons par exemple les oppositions de nature idéologique, juridique, de l'ordre du conflit interpersonnel, voire des violences. Nous avons par ailleurs repéré quatre sources potentielles de conflit : la concurrence entre usages, l'incompatibilité d'intérêts, les différences de vision de la nature ainsi que l'origine des actants en présence.

---

39 La notion de locale implique ici que ces conflits portent sur des actants spécifiques, par opposition à l'idée de générique que nous évoquons dans les lignes qui précèdent.

40 Cet aspect est développé dans les paragraphes qui suivent.

41 Prenant soin de ne pas dévier de notre approche symétrique, les conflits peuvent tout à fait se porter sur des objets, autant que sur des humains.

<b>Concurrence entre usages</b>	Productif
	Récréatif
	Résidentiel
	De conservation
<b>Incompatibilité d'intérêts</b>	Individuels
	Collectifs
<b>Différences de visions de la nature</b>	Nature pour elle-même (éco-centré et bio centré)
	Nature anthropisée support d'activités humaines (anthropocentrée)
<b>Origine des acteurs</b>	Local
	Etranger

*Tableau 2: Sources potentielles de conflits*

Qu'est-ce qui fait conflit autour des LMHR ? Quelles formes prennent ces conflits ? Quels actants concernent-ils ? Autant de questions que les dimensions d'analyse que nous proposons pour l'étude de situations conflictuelles permettront d'éclairer.

Nous avons donc montré que nous nous intéressons tant à la controverse – que nous définissons comme un échange d'arguments génériques et stéréotypés – qu'aux conflits – spécifiques et situés – relatifs aux LMHR. Cette approche repose sur une conception proche de ce qui relève du macrologique et du micrologique, tels que définis par Coralie Mounet (2007).

*Juillet 2010,*

*Je conserve la séparation des notions de controverse et de conflit pour tenter de comprendre la conflictualité du sujet des LMHR au-delà de la simple prise de position face à des incertitudes.*

Coralie Mounet part du cadre de la sociologie des organisations de Friedberg (1993) qui intègre les notions de contraintes macrosociales et d'interactions microsociales pour ensuite, à la lumière de ses résultats, « localiser le global » et « redistribuer le local » (Latour 2006). Latour évoque un monde plat dans lequel il est aussi absurde de considérer que « l'acteur est "dans" un système » ou que « le système est "fait" d'acteurs qui interagissent », que de bricoler un compromis entre ces deux positions. Pourtant, la distinction d'échelles macro et micro permet de donner des points de repères utiles pour ensuite aplanir le monde étudié. C'est pourquoi, Coralie Mounet distingue des « arguments génériques qui donnent à voir le macrosocial (C. Mounet 2007 p. 299), des « arguments spécifiques » qui permettent d'appréhender le « vivre ensemble » (C. Mounet 2007 p. 300).

2.2.4.e) De l'intérêt d'étudier les liens entre controverse et conflits

---

Une controverse, échange d'arguments stéréotypés, semble traverser la question des pratiques de loisir motorisé hors route (Haye 2009) mais la réalité des scènes locales et leurs liens à cette controverse ne sont pas connus. Or, ce sont des éléments qui permettraient de mieux saisir les tenants et les aboutissants de ces activités et leurs implications territoriales. C'est pourquoi nous proposons ici d'aborder ces aspects de manière particulière.

Partir « in media res » recommande Latour (2006). Mais comment explorer ce vaste monde en partant au milieu des choses ? Si l'on ne peut prévoir où l'on va arriver, il nous semble du moins nécessaire de se donner des points de repère, des balises, pour le départ. Points de repère qui pourront se transformer au cours du voyage, prenant peu à peu une position de plus en plus juste dans l'immensité du réseau parcouru.

Ne connaissant rien de ce réseau, mais ayant des *a priori* sur des constituants de celui-ci, il est indispensable de poser ces préconceptions, regroupements *a priori*, afin de les déconstruire ensuite pour reconstituer les associations telles que les traces laissées par les actants constituant le réseau les donnent à voir.

Quelques grands repères quant à la nature de certaines parties du réseau construit autour des pratiques motorisées de loisir hors route peuvent donc être donnés. D'abord, des arguments génériques, relevant de positionnements stéréotypés qui découlent d'une controverse « globale » sur la pratique, sont échangés. Ces arguments sont portés par des collectifs qui s'opposent<sup>42</sup>. Les défenseurs des activités (Codever principalement, Confédération des randonneurs motorisés et usagers des chemins) d'un côté et leurs

---

42 Ces collectifs qui s'opposent constituent à première vue deux camps, les défenseurs et les détracteurs des LMHR. Ces deux camps, de la même manière que les scènes, sont des balises pour le départ du travail de déploiement de la controverse. Il se peut tout à fait que ceux-ci soient remis en cause par le travail de terrain.

détracteurs de l'autre (regroupés au sein de la Coordination nationale pour l'Adaptation des Loisirs Motorisés à l'Environnement (CALME)). Ceci se déploie à l'échelle nationale et se traduit par des articles dans la presse, des sondages menés par les deux camps, des manifestes et autres documents reprenant l'ensemble des arguments de la controverse à l'intention des citoyens et des élus, dont les maires qui peuvent prendre des arrêtés de fermeture à la circulation motorisée de certains chemins de leurs communes. Par ailleurs, certains sites locaux sont reconnus par les protagonistes de la controverse pour leur fort degré de conflictualité du fait de la confrontation d'engins motorisés plus ou moins bruyants avec des usagers des chemins à la recherche de calme (Le Sappey en Chartreuse par exemple). D'autres sont reconnus pour la mise en place de démarches de gestion des LMHR se traduisant la plupart du temps par l'adoption de chartes de bonne pratique (les PNR du Morvan et du Pilat en sont une illustration). D'autres encore semblent être « silencieux ». Il est indéniable que les connaissances relatives à ces sites locaux sont réduites, seuls certains cas apparaissant dans la littérature grise (Laupin 2006a); (Haye 2009). Dans tous les cas, les liens – les connexions – entre ces sites locaux et la controverse nationale ou encore entre les sites locaux eux-mêmes n'ont jamais été étudiés à notre connaissance.

C'est donc pour nous donner des points de repère que nous distinguons *a priori* une échelle nationale d'une échelle locale liée aux sites de pratique. Bien que Latour (2006) décrive un monde plat ou plissé d'où sont exclus le local et le global, cette dichotomie (la notion de national sera préférée à celle de global) de départ est conservée sans présumer de la prédominance d'un niveau sur l'autre ou de la centralité de l'un plutôt que de l'autre. Les connexions entre des niveaux d'échelle différents peuvent ainsi être explorées sans pour autant être enfermées dans une vision structuraliste ou bien individualiste. Les échelles nationale et locales sont finalement des balises permettant de situer momentanément notre départ pour le grand voyage dans le réseau, tout en n'excluant pas que ce point de départ soit ultérieurement positionné différemment au vu d'éléments de repérage nouveaux. Il sera ainsi possible de voir comment les acteurs jouent avec les échelles et (dé)construisent certains niveaux d'échelle ou pas.

Ne pouvant matériellement pas dresser un tableau exhaustif des scènes locales pour ensuite retracer les liens entre ces scènes elles-mêmes et avec la scène nationale, l'attention sera portée sur certains cas exemplaires. Ces études localisées devraient permettre de rendre visible les médiateurs et/ou intermédiaires – au sens de (Latour 2006) – qui connectent ces scènes locales, entre elles et à la scène nationale – s'ils existent – ainsi que le flux qui circule entre ces actants. L'hypothèse que ces liens puissent, dans certains cas au moins, être inexistantes n'est pas écartée. L'objectif inhérent à ce travail est de déterminer quels sont les actants centraux du réseau, voire également quelles sont les parties centrales du réseau. Autrement dit, les actants « se contextualisant mutuellement » (Latour 2006 p. 268), qui contextualise qui ? Si l'on évoque *a priori* des sites locaux, on peut ici s'interroger sur le bien-fondé de cette appellation de départ. Existe-t-il des scènes locales ou bien toutes les scènes sont-elles des éléments d'un vaste réseau, n'ayant plus de local que leur apparent

attachement à un lieu donné ?

Tout en déployant les réseaux d'acteurs liés à la controverse autour des LMHR, notre objectif est donc de saisir la place des incertitudes et des positionnements stéréotypés des acteurs dans la dynamique des conflits locaux et, inversement, le rôle des conflits locaux dans le développement d'arguments stéréotypés ; et ce afin de déterminer l'origine des conflits et les interrelations éventuelles entre conflits locaux et controverse. Pour cela il est nécessaire de saisir les cheminements entre social 4, social 3 et social 2 voire social 1 et de déterminer « l'identité » et le rôle des médiateurs dans ces cheminements. Au-delà de l'identité et du rôle de ces médiateurs il nous semble nécessaire de déterminer leur part dans le réseau afin de tenter de « mesurer » le degré de stabilité de ce réseau.

Cela interroge sur les liens entre variabilité des positionnements individuels, stabilité/instabilité du réseau et dynamique des conflits.

On peut ainsi se demander quel rôle jouent les conflits locaux dans la prise de connaissance des positionnements stéréotypés des différents acteurs et dans l'éventuelle constitution de social 2 et, par suite, des effets de ces conflits locaux sur la controverse à l'échelle nationale.

Une série d'interrogations découle de cette problématique. Qui crée et/ou maîtrise les incertitudes ? Quels liens existent entre création/maîtrise des incertitudes, centralité et pouvoir ? Comment se déroulent les processus d'innovation sociale ? Où et pourquoi se créent des connexions originales ? Comment se diffusent les informations, les opinions et les innovations dans le réseau ?

Pour tenter de répondre à ces questions il est nécessaire de faire un point sur les notions de pouvoir, de centralité et sur leurs relations avec la notion d'incertitude.

## 2.2.5) INCERTITUDES, CENTRALITÉ ET POUVOIR

---

### 2.2.5.a) Pouvoir et incertitudes

---

D'après Crozier et Friedberg (1977) – repris de Dahl (1957) – le pouvoir d'un acteur sur un autre correspond à sa capacité à lui faire modifier son comportement. Comme évoqué précédemment, la notion d'incertitude est convoquée pour expliciter ce concept. La résolution d'un problème ne pouvant être réalisée *a priori* par les acteurs en présence passe par la mise en jeu de ressources, devant lesquelles les acteurs sont inégaux, et produit donc des rapports de pouvoir entre eux. En effet, les acteurs possédant les ressources nécessaires pour résoudre un problème peuvent produire un rapport de force en leur faveur en créant

une incertitude quant à la résolution de ce problème.

Les auteurs distinguent quatre sources de pouvoir dans les organisations. La première est liée à la maîtrise d'une compétence ; la seconde, aux relations nouées avec des acteurs pertinents de l'environnement ; la troisième concerne la maîtrise de la communication et des informations ; et, enfin, la quatrième est en lien avec l'utilisation des règles formelles. Dans l'action organisée, Friedberg (1993) distingue, outre la compétence, deux sources principales de pouvoir, la pertinence qui permet à un acteur de résoudre les problèmes qui se posent à ses protagonistes et l'autonomie qui, au contraire, lui permet de leur faire défaut.

Un acteur pertinent pour résoudre un problème possède alors une certaine forme de pouvoir sur les autres acteurs faisant face à ce problème dans la mesure où ils ont besoin de lui. A l'opposé, un acteur n'ayant besoin d'aucun autre acteur pour résoudre les problèmes auxquels il est confronté, c'est-à-dire un acteur « autonome », subira moins l'emprise du pouvoir d'autres acteurs.

#### 2.2.5.b) Centralité et pouvoir

---

Pour Chateauraynaud (2006), le pouvoir est lié à la capacité des actants de conquérir des « prises » sur les processus et les réseaux afin de retourner les contraintes de justification qui pèsent sur eux. Ainsi, l'idée de pouvoir est associée à « la capacité d'exiger des comptes d'autrui » (Chateauraynaud 2006 p. 9). Dans ce cas, la conquête du pouvoir consisterait « à se rendre incontournable » (Chateauraynaud 2006 p. 7). « Quant au maintien du pouvoir, il passe[rait] par la production d'intermédiaires qui permettent de faire converger les nouveaux liens vers le cœur du réseau dont on a le contrôle » (Chateauraynaud 2006 p. 7).

L'actant « incontournable » du réseau dispose d'une grande autonomie vis-à-vis des autres tout en les tenant sous sa dépendance. Il existe ainsi ce que Chateauraynaud appelle des « asymétries de prise » desquelles résulte un impératif de justification pour les actants ayant une faible autonomie. Les actants les plus autonomes seraient les porte-parole, véritables points de passage obligés des discours diffusés ou à diffuser. Cette notion de point de passage obligé évoque la centralité d'intermédiarité, l'un des calculs de centralité de l'analyse structurale des réseaux que nous aborderons dans la suite de ce chapitre.

D'après Latour, « Est petit ce qui est peu connecté, est grand ce qui l'est davantage » (2006 p. 263). Cette remarque semble reposer sur le principe de centralité de l'analyse structurale des réseaux. L'importance d'un acteur ou d'un actant serait liée à sa position dans le réseau et au nombre de connexions qui le relie aux autres éléments du réseau. La notion de pouvoir est ainsi reliée à la centralité dans le réseau telle que définie dans la théorie des graphes (Freeman 1979) ; (Degenne and Forsé 1994).

Cependant, il est ici nécessaire d'être vigilant quant à la définition du réseau sur lequel repose cette remarque. En effet, un réseau décrit dans le cadre de l'Analyse

Structurale des Réseaux (ASR)<sup>43</sup> n'est pas nécessairement de même nature qu'un réseau de type acteur-réseau. En effet, les réseaux déployés par l'ASR sont souvent homogènes quant aux types de relations liant les acteurs concernés, alors que les acteurs-réseaux sont hybrides tant du point de vue des actants que de la nature de leurs relations, puisque celles-ci sont des traductions, à chaque fois singulières.

Ces considérations nous amènent à nous interroger sur la nature des relations qui sous-tendent les traductions au sens de Latour (2006). Qu'est-ce qui circule entre les médiateurs ainsi qu'entre les intermédiaires du réseau étudié ? Comment se déploient les relations, de pouvoir notamment ? Quels types de relations sont à l'origine d'innovations sociales, de connexions originales, entre camps et/ou entre scènes ?

#### 2.2.6) TYPE DES RELATIONS MISES EN JEU

---

La sociologie pouvant se définir comme la science qui étudie ce qui fait tenir les hommes (et les objets, si l'on se réfère aux théories de l'acteur réseau) ensemble, il paraît primordial d'étudier la nature des relations qui les unissent ou les séparent.

Il existe divers courants sociologiques qui abordent cette question de manière différente. Pour certains, les individus sont liés par des relations de domination (Bourdieu 1970). Pour d'autres, ils sont liés par des relations de pouvoir, reposant sur des stratégies et la maîtrise d'incertitudes (Crozier and Friedberg 1977). Pour d'autres encore, les relations sont étudiées à l'échelle micro de l'interaction – dans le détail de l'échange face-à-face – (Goffman 1974). Pour Latour, ce qui transite entre les actants sont des traductions et la stabilité de la relation dépend de la présence d'intermédiaires ou de médiateurs.

Peu de théories permettent de saisir sans *a priori* la nature précise de ce qui circule entre les êtres, au-delà de la seule interaction face-à-face. Cependant, il nous semble indispensable de déployer la nature des relations composant le réseau dans leur diversité afin de comprendre sur quoi reposent les innovations sociales, les connexions originales. C'est pourquoi nous nous proposons d'appréhender les différents types de liens qui existent entre les actants du réseau étudié et de mettre en œuvre une méthode permettant ensuite de les visualiser et de les analyser.

Qualifier précisément la nature des liens entre actants peut également permettre de saisir les dimensions en jeu dans les conflits rencontrés. En effet, préciser ce qui circule entre les actants donne notamment des éléments sur le registre d'opposition, mais peut aussi renseigner sur la manière dont ces actants sont en relation avec d'autres actants communs et par là-même apporter des précisions sur les sources de conflit.

Pour qualifier les relations, Thévenot (1993); (1994) propose la notion

---

43 Ces théories sont abordées dans la section suivante et les détails de leurs principes et de leurs applications possibles y sont détaillés.

particulièrement intéressante de régime d'action qui fait référence à la manière dont on peut se relier à des non humains. Il distingue ainsi trois régimes : fonctionnel (relié au régime de l'action normale), conventionnel (relié au régime de l'action justifiable) et de la familiarité (Barbier and Trépos 2007). Nous nous proposons d'étendre ces types de relations, fonctionnelles, conventionnelles et de familiarité aux liens entre humains, entre humains et non-humains, et entre non-humains, et ce de la même manière que Thévenot les applique à des liens entre humain et non-humain. Nous dévoyons quelque peu l'utilisation de base de ces trois régimes en les détachant de leur substance originelle, notamment pour le conventionnel et le fonctionnel que nous prenons dans une acception plus large que celle qui les relie au régime de l'action justifiable et de l'action normale. Ainsi, nous qualifions de conventionnelles l'ensemble des relations qui sont le support de conventions, de contrats de quelque nature que ce soit. Pour les relations fonctionnelles, nous faisons référence à l'usage, l'une des deux entités concernées ayant recours à l'autre ou les deux se portant mutuellement secours. Pour le régime de la familiarité, nous sommes fidèle à la définition de Thévenot ; deux actants sont liés par une relation de familiarité qui est le fruit d'un « accommodement progressif » (Barbier and Trépos 2007).

Ces trois régimes d'engagement ne permettent néanmoins pas de prendre en compte toute l'étendue de la gamme des relations qui ont cours dans le réseau que nous étudions. Nous avons donc pris le parti de laisser émerger du terrain la nature des liens supports de traduction dans le réseau. De ce travail inductif, nous avons pu établir une table des relations relevées.

Nous avons défini chaque type de relation puis nous en avons regroupé certaines afin de permettre un traitement plus aisé avec les outils de visualisation (nous détaillons ce traitement dans le chapitre de méthodologie). Pour faciliter la lecture, nous distinguons entre autres des relations positives des relations que nous qualifions de négatives. Derrière les qualifications de « positives » et « négatives » il n'y a aucun jugement de valeur. Il s'agit simplement de repérer les relations plutôt coopératives des relations relevant d'une dimension conflictuelle – sachant que le conflit peut être source d'innovations sociales positives.

Type de relation	Définition	Catégorie
Fonctionnel	Un actant a recours à un autre ou deux actants se portent mutuellement secours	Sur la base des régimes de Thévenot
Conventionnel	Ensemble des relations qui sont le support de conventions, de contrats de quelque nature que ce soit	
Proche (familier)	Deux actants sont liés par une relation de familiarité qui est le fruit d'un « accommodement progressif »	
Production (source de)	Un actant en produit, en crée, un autre	Production
Conseil	Un actant en conseille un autre	Conseil / expertise
Expertise / référent	Un actant est reconnu comme expert, comme référent, sur un sujet. Il apporte son expertise à d'autres actants.	
Connaissance (sans échange particulier)	Un actant en connaît un autre mais n'a pas d'échange particulier avec celui-ci	Neutre
Ne connaît pas	Un actant n'en connaît pas un autre	Non lien
Interlocuteur (simple discussion)	Un acteur est reconnu comme interlocuteur par un autre. Ces deux acteurs échangent dans le cadre de simples discussions.	Neutre
Discussion dans le cadre de réunions (de concertation)	Deux acteurs (ou plus) discutent dans le cadre de réunion de concertation (même si quelqu'un ne prend pas la parole, il est comptabilisé comme ayant ce type de relation car il fait partie de la concertation).	
Croise	Un acteur croise un actant (sur un chemin par exemple). Il n'y a pas d'autre échange particulier qu'un éventuel signe ou quelques mots échangés.	
Ne croise pas	Un acteur ne croise pas un autre actant.	Non lien
Connaissance technique	Un acteur possède des connaissances techniques sur un autre actant.	Neutre
Connaissance juridique	Un acteur possède des connaissances juridiques sur un autre actant.	
Connaissance de terrain	Un acteur possède des connaissances de terrain sur un autre actant.	
Connaissance naturaliste (environnementales)	Un acteur possède des connaissances naturalistes (environnementales) sur un autre actant.	

Type de relation	Définition	Catégorie
Fait partie de (est inclus dans)	Un actant est inclus dans un autre actant (cette relation permet de faire le lien entre un actant et le groupe (la catégorie) dont il fait partie). Même si les catégories <i>a priori</i> sont rejetées de la théorie de l'acteur réseau, dans la mesure où elles sont évoquées et où elles agissent pour les acteurs, je les prends en compte. Il faut ensuite que je situe quels autres actants évoqués font partie de ces catégories. Cela doit également permettre de repérer quelles catégories restent du Social 4 et pour quels actants.	
Partenariat	Deux actants sont liés par un contrat (avantageux pour les deux) visant à travailler en coopération pour atteindre avec des objectifs concomitants (communs).	Positive
Collaboration	Deux actants agissent ensemble pour des objectifs concomitants.	
Confiance	Un actant fait confiance à un autre actant.	
Soutien	Un actant soutient un autre actant. Il affirme le soutenir et/ou il le soutient publiquement.	
Adhésion	Un acteur adhère à une association (adhésion légale)	
Militant actif	Un actant est moteur pour un autre actant (souvent un acteur est moteur dans une association ou une institution).	
Bonne entente	Deux actants entretiennent des relations cordiales.	
Lobbying	Un actant fait pression sur un autre (politique, pouvoir public, décideur), pour favoriser ses propres intérêts.	Lobbying
Non lien / ignorance mutuelle	Un actant refuse tout lien avec un autre actant. Un actant en ignore un autre (cette ignorance peut être mutuelle ou non).	Non lien
Rejet	Un actant en rejette un autre (critique, conflit etc.)	Négative
Dérangement, nuisance, dégradation	Un actant gêne, nuit ou dégrade un autre actant.	
Absence / manque de confiance	Un actant n'a pas confiance en un autre actant. Cela peut aller jusqu'au soupçon. Il n'est pas sûr de la légitimité d'un autre actant, ou n'est pas sûr de la véracité des ses propos et/ou de ses actes.	
Dialogue impossible	Deux actants ne peuvent échanger dans le cadre d'une discussion « normale ». Dialogue de sourd. Impossibilité de se comprendre mutuellement.	

Type de relation	Définition	Catégorie
Dénonciation (porte plainte contre)	Un actant en dénonce un autre. Soit publiquement, verbalement ou par écrit, soit de manière légale par dépôt de plainte.	
Blocage, frein	Un actant constitue un frein pour un autre actant. Il empêche (ou freine) le cours de ses actions.	
Peur	Un actant inspire la peur à un autre actant.	
Manque de moyens	Un actant n'a pas les moyens de produire un autre actant ou bien de faire respecter un autre actant (la loi par exemple)	
Impératif de justification	Un actant impose à un autre actant de se justifier.	
Violence	Un actant fait acte de violence envers un autre actant.	
Dangereux	Un actant représente un danger pour un autre actant.	
Flou	Un actant est flou pour un autre actant. Ce dernier ne parvient pas à l'identifier (l'actant ou son contenu) de manière certaine.	
Non-respect	Un actant ne respecte pas un autre actant.	
Propriété	Un actant est propriétaire d'un autre actant (voir les différents niveaux de propriété)	Propriété / appropriation
Appropriation	Un actant s'approprie un autre actant (voir les différents types d'appropriation)	
Financement / retombées économiques	De l'argent circule entre deux actants	Économie
Article "presse généraliste"	Investissement de forme <sup>44</sup>	Relation indirecte entre deux actants
Article "presse spécialisée" pro	Investissement de forme	
Article "presse spécialisée" anti	Investissement de forme	
Plaquette d'information	Investissement de forme	
Plainte	Investissement de forme	
Rapport / note	Investissement de forme	
Charte	Investissement de forme	
Présentation diaporama	Investissement de forme	
Question au gvt	Investissement de forme	
Document réglementaire	Investissement de forme	
Jugement	Investissement de forme	
Communiqué de presse	Investissement de forme	

44 Cf. Infra

Type de relation	Définition	Catégorie
Information Internet (site internet)	Investissement de forme	
Lettre / mail / forums / téléphone	Circulation d'information entre deux actants	
Connaissance technique	Circulation d'information entre deux actants	
Connaissance juridique	Circulation d'information entre deux actants	
Connaissance de terrain	Circulation d'information entre deux actants	
Connaissance naturaliste / environnementales	Circulation d'information entre deux actants	
Relations potentielles	Une relation pourrait exister entre deux actant.	
Relations que certains acteurs aimeraient voir se développer	Un actant (celui dont est issu le point de vue codé) souhaite voir exister une relation entre deux actants.	

*Tableau 3: Nature des relations du réseau étudié*

Notons que nous avons relevé tant des relations positives que des relations négatives. Ceci nous paraît primordial dans la mesure où notre objet d'étude est controversé et conflictuel.

Les relations entre deux actants peuvent, par ailleurs, être directes ou médiées par un objet. Thévenot a développé un concept, l'investissement de forme, qui peut ici être transposé à un type de relation indirecte. « La formule d'investissement met en balance un coût et la généralité d'une forme qui sert d'instrument d'équivalence et qui est caractérisée par sa stabilité et son extension (domaine de validité). » (Thévenot 2006 p. 30). Ainsi, des documents qui circulent dans le réseau et rassemblent un ensemble d'éléments de la controverse peuvent être considérés comme des investissements de forme qui circulent entre ceux qui les produisent et ceux qui les réceptionnent.

Par ailleurs, des informations peuvent circuler entre deux actants par le biais de mails, de forums ou encore de lettres ; les deux actants étant mis en relations par ces éléments. Les mails, lettre ou commentaires sur des forums sont donc ici codés comme une relation (arc) de circulation d'information entre deux actants (et non comme des actants : sommets) mais nous ne manquons pas de noter que de telles entités peuvent être actives et peuvent être à l'origine de traductions inattendues.

Nous avons tenté de montrer l'intérêt de saisir les relations dans leur diversité en effectuant un travail de qualification systématique de leur nature. Cependant, les théories de l'acteur réseau ne nous fournissent pas les outils nécessaires à cette tâche. C'est pourquoi nous nous sommes tournés vers l'Analyse Structurale des Réseaux.

## 2.3 DES LIMITES DE L'ACTEUR-RÉSEAU AUX OUTILS DE VISUALISATION ET D'ANALYSE DE RÉSEAU

Comme nous venons de le voir, une limite importante des théories de l'acteur-réseau est qu'elles ne permettent pas de prendre en compte de manière systématique la nature des relations support de traductions ou faisant le lien entre des intermédiaires.

Une très grande richesse de types de liens relie les humains et les non humains. Or la démarche de Latour vise à rédiger des « récits serrés » (Law 1994 p. 14)<sup>45</sup> retraçant l'ensemble des traductions relevées par le chercheur. Il nous semble dommage de noyer la richesse des natures de relation dans des récits où l'on n'a pas de points de repère solides, où chaque relation est certes unique mais dont on perd la spécificité par l'absence de comparaison possibles aux autres relations qui ont cours dans le même réseau – entre les actants qui les entourent.

Il faut lire de bout en bout le récit fait par le chercheur pour espérer saisir pourquoi tel actant est un médiateur et ce qui circule entre lui et les actants pour lequel il s'agit d'un médiateur.

Afin de saisir la richesse des relations qui composent les acteurs-réseaux, nous proposons d'utiliser les outils de visualisation et d'analyse de réseaux reposant sur la théorie des graphes. En faisant émerger de façon inductive les différentes natures de relation du réseau étudié, il devient possible de visualiser l'ensemble des actants qu'elles relie. Au lieu de noyer chaque relation dans un récit précis et minutieux, les relations sont regroupées dans des catégories – inductives – qui permettent néanmoins de conserver une grande précision dans la caractérisation de ce qui circule.

### 2.3.1) PRINCIPES DE BASE

L'ASR ne correspond ni à une analyse statistique, ni à une Analyse Factorielle des correspondances (AFC). Des matrices de relations sont construites afin de visualiser le réseau étudié.

ID	Actant1	Actant2	Code	Symétrie	Origine
1	Actant X	Actant Y	1503	0	Actant X
2	Actant X	Actant Y	1404	1	Actant X
3	Actant Y	Actant Z	1411	0	Actant X
4	Actant X	Actant V	1503	0	Actant X
5	Actant X	Actant V	1404	1	Actant X

Tableau 4: Extrait d'une matrice de relation anonymisée

Une matrice de relation contient dans chaque ligne les informations concernant un lien entre deux actants. Chaque relation est repérée par un identifiant (ID), le nom des deux

45 La traduction est proposée par Rech (2010 p. 106)

actants qu'elle relie (colonnes 2 et 3), la nature de la relation existant entre ces deux actants (colonne code), son sens (de l'actant 1 vers l'actant 2 ou bien symétrique) et la personne qui la voit (Origine).

La nature des relations, repérée par un code, est elle aussi renseignée dans un tableau, ainsi que les caractéristiques des actants mis en lien (dont leur éventuelle appartenance à une scène et/ou à un camp, définie sur la base des entretiens).<sup>46</sup>

Les matrices de relation ne sont pas des tableaux de contingence mais des relations codées afin de mettre en lien physiquement des actants entre lesquels ont lieu des traductions. Le lien physique codé entre les actants est qualifié précisément afin de visualiser ce qui circule (relation de confiance, de rejet, de familiarité etc.).

Le codage de toutes ces données permet ensuite de visualiser concrètement les réseaux étudiés afin de les explorer sous tous leurs angles. Des allers-retours sont possibles entre visualisations simplifiées et complexité.

#### 2.3.1.a) Définition mathématique

L'ASR repose sur la théorie des graphes (Degenne and Forsé 1994). Les phénomènes sociaux sont modélisés sous forme de réseaux composés d'agents (assimilés ici aux actants tels que définis ci-dessus et représentés par les sommets du graphe) et des relations entre ces agents (représentées par les arcs du graphe). Des « attributs » peuvent venir caractériser ces agents. Selon Latour, les caractéristiques et la forme des entités n'émergent qu'à l'intérieur des associations dans lesquelles elles sont prises. Cependant, l'utilisation d'attribut peut notamment permettre de situer les actants sur les scènes choisies au départ pour les enquêtes. Chaque actant se repositionne ensuite dans les réseaux retracés et les connexions entre scènes se font jour sur les graphes obtenus.

La nature des relations (familiarité, confiance, collaboration, etc.) est prise en compte dans les matrices de liens relevés entre les actants et peut apparaître sur les graphes soit par l'utilisation de couleurs différentes pour chaque type de lien, soit par l'adjonction d'un label précisant ce type pour chaque arc. Notre approche étant inductive, chaque type de relation apparaissant dans le réseau (au sens de l'ANT) lors des enquêtes est pris en compte dans l'analyse.

---

46 Le détail des tables permettant de visualiser les réseaux analysés est présenté dans la partie méthodologie, dans la section « encodage des données ».

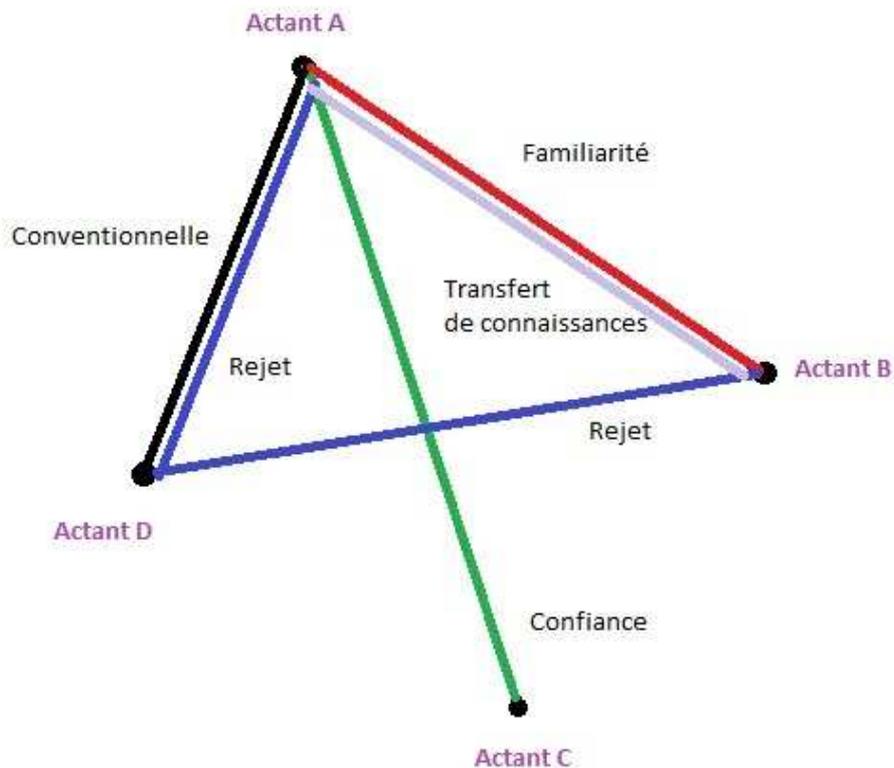


Figure 3: Illustration des possibilités de visualisation de natures de relations variées

Ces représentations permettant de visualiser le feuilleté des liens qui constituent le support des traductions relevées, aident à saisir quels types de relations participent aux processus d'innovation sociale.

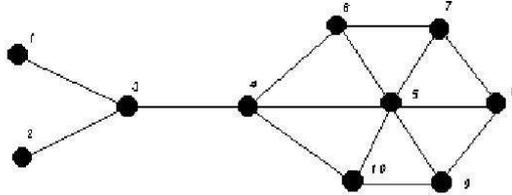
### 2.3.2) OUTILS D'ANALYSES

Différents calculs et analyses peuvent être effectués afin de comprendre ce qui se passe dans le ou les réseau(x). Certains calculs tels que ceux de cohésion ou de connectivité ne seront pas développés ici car ils ne sont pas directement utilisables dans la discussion propre à cette recherche.

Les principaux calculs qui nous intéressent ici sont ceux de centralité. Il est possible de mesurer la centralité des agents selon plusieurs modes de calcul. Trois types de centralité sont ainsi définis. Comme dans l'acteur-réseau, la centralité de degré se détermine en fonction du nombre de liens établis entre l'actant et les autres. Plus ce nombre est grand plus l'actant est central. La centralité de proximité repose sur le nombre de pas que l'actant doit effectuer pour atteindre les autres membres du réseau (autrement dit, sur le nombre d'actants intermédiaires). Plus il est proche de nombreux actants, plus il est central. Enfin, la

centralité d'intermédiation correspond aux nombres de chemins (les plus courts) sur lesquels l'actant est un point de passage obligé. Plus l'acteur contrôle les relations entre les autres actants plus il est central.

Exemple d'application <sup>1</sup>



- **La centralité de degré ( $C_D$ )** : elle correspond au **nombre de liaisons directes** qui partent d'un sommet. Elle correspond en géographie à la notion de **carrefour**.

Sommet	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
$C_D$	1	1	3	4	6	3	3	3	3	3

- **La centralité de proximité ( $C_p$ )** : elle correspond au **plus court chemin moyen** pour accéder à l'ensemble des sommets du réseau. Ce qui correspond à la somme des plus courts chemins divisée par le nombre de sommets

Sommet	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
$C_p$	2,9	2,9	2,0	1,6	1,6	1,9	2,2	2,2	2,2	1,9

- **La centralité d'intermédiation ( $C_I$ )** : elle correspond au **nombre de liaisons transitant obligatoirement par un sommet**, c'est-à-dire au nombre de liaisons entre les autres sommets qui peuvent être contrôlées depuis un sommet donné.

Sommet	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
$C_I$	0	0	15	18	0	0	0	0	0	0

<sup>1</sup> [http://grasland.script.univ-paris-diderot.fr/go303/ch2/doc\\_ch2.htm](http://grasland.script.univ-paris-diderot.fr/go303/ch2/doc_ch2.htm), consulté le 20 Juin 2012

Figure 4: Les différents types de centralité

### 2.3.3) COMBINAISON ANT / ASR

L'ASR va nous permettre de représenter les réseaux de relation des actants impliqués selon la nature de leurs relations. Ainsi il sera possible de visualiser les réseaux de relations telles que la confiance, la collaboration, l'adhésion, l'échange d'information ou encore l'opposition afin de repérer les types de liens activés, ou mobilisés, lors de la naissance de connexions originales.

L'ASR constitue un outil qui semble avantageusement compléter une approche par l'ANT, dans la mesure où elle permet de rendre visible la nature des relations support aux traductions qui ont cours dans le réseau étudié.

Les graphes issus de l'analyse des données de terrain donnent alors autant de points de repère permettant de saisir le rôle joué par chaque nature de lien et/ou combinaison de nature de lien. Ces outils permettent également de visualiser la position des différents actants du réseau et les natures de liens qu'ils nouent ou par lesquels ils sont reliés.

Étant donné que l'on peut renseigner le camp et la scène d'appartenance des actants dans les tables d'attribution (sur la base des données recueillies lors des enquêtes), il devient par exemple possible de visualiser la nature des relations qui font lien entre les camps ou les scènes.

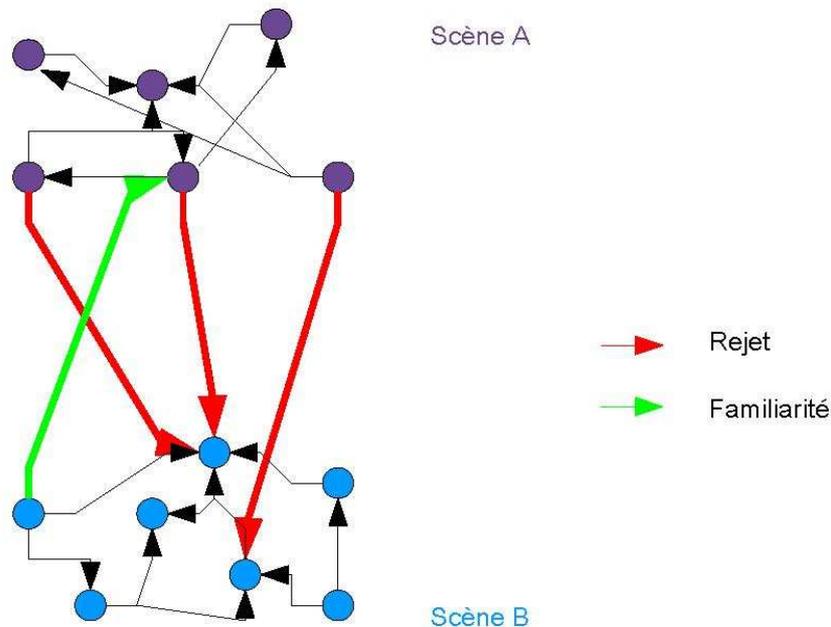


Figure 5: Exemple de graphe simplifié montrant des liens entre deux scènes

Un certain nombre de graphes permettraient alors de rendre intelligible la complexité

des réseaux étudié. Il reste indispensable de lever les doutes épistémologiques sur la compatibilité de ces deux approches théoriques.

#### 2.3.4) PRÉCAUTIONS ÉPISTÉMOLOGIQUES

---

Le vocabulaire employé peut prêter à confusion. En effet, le passage des termes « analyse structurale » à celui de « structuralisme » se produit bien vite dans les esprits. Mais comme on parle de faux amis, cette terminologie tend un piège dans lequel il est aisé de tomber.

Il existe trois niveaux d'analyse structurale. Toutes les théories de l'ASR ne sont donc pas sous-tendues par les mêmes postulats. Ainsi, Lemieux et Ouimet (2004) distinguent une démarche descriptive, qui consiste uniquement à décrire les relations entre acteurs, de deux autres niveaux d'analyse ; i) les théories de premier niveau qui sont celles construites à partir des recherches sur les réseaux sociaux (Burt 1982) ; (Granovetter 1973) et qui s'en tiennent à traiter de régularités dans les réseaux, ii) les théories de deuxième niveau – inspirées du structuralisme – qui postulent « des principes sous-jacents aux réseaux sociaux » (Lemieux and Ouimet 2004 p. 11).

On voit ici que seules les théories de deuxième niveau sont sous-tendues par les postulats du structuralisme. Seules les théories de second niveau postulent « que la forme des relations sociales obéit à des principes d'organisation qui échappent plus ou moins à la connaissance des acteurs sociaux et auxquels ils peuvent difficilement déroger » (Lemieux and Ouimet 2004 p. 11) ; ce qui correspond à une forme de holisme.

A l'opposé de cette vision et de cette utilisation de l'ASR, pour Mercklé, l'analyse des réseaux « ambitionne d'ouvrir une troisième voie « méso-sociologique » entre le holisme et l'individualisme méthodologique, et qui a aussi pu consister à opposer les réseaux sociaux aux classes sociales » (2004). Cette vision « méso-sociologique » semble se rapprocher des postulats au fondement de l'ANT. En effet, un principe de base pour l'ANT consiste à mettre fin à la vision « local / global » et « micro / macro » en localisant le global, en redistribuant le local et en connectant les sites (Latour 2006 pp. 51–52).

Dans le cadre de notre approche, nous nous intéressons uniquement à la démarche descriptive de l'ASR, ce qui permet de l'associer à l'ANT sans problème d'incompatibilité entre postulats théoriques. En outre, cette approche permet de proposer une visualisation basée sur une description fine des liens entre les actants du réseau – au sens de l'ANT. Elle complète donc avantageusement la description de type acteur réseau en offrant la possibilité de rendre visible la nature des liens qui portent les traductions ainsi que le degré de connexion des différents actants, ce qui permet de repérer lesquels sont centraux. Il est ainsi possible de déterminer qui contextualise qui – au sens de Latour (2006 p. 268).

Latour (Latour et al. In press In press) lui-même vient conforter la légitimité de cette

approche puisqu'il évoque les perspectives ouvertes par l'utilisation des outils de l'analyse structurales des réseaux dans une perspective « tardienne ».

Un avantage des graphes dans le cadre d'une problématique visant à analyser les liens entre scène nationale et scènes locales, est qu'ils permettent de visualiser concrètement la manière dont se positionnent les actants par rapports aux scènes ou aux camps en présence. En effet, les outils de traitement des données permettent d'effectuer des spatialisations (disposition des actants sur le graphe) tenant compte des informations sur les scènes et les camps d'appartenance des actants. Ces informations peuvent être codées dans la table d'attribution des nœuds du graphe<sup>47</sup>. Certains actants n'appartiennent *a priori* ni à une scène ni à un camp, leur spatialisation dépendra alors de la densité de leurs liens avec les différents autres actants du réseau. Cette procédure permet de visualiser rapidement les liens qui connectent les différentes scènes ou les deux camps ainsi que les actants qui sont sur les chemins qui relient ces scènes et ces camps.

## 2.4 UNE REPRÉSENTATION DES POINTS DE VUE DES ACTEURS SUR LE RÉSEAU

Callon, Lascoumes et Barthe (2001) préconisent de partir des points de vue des acteurs, considérés comme des chercheurs de plein air, pour réduire les incertitudes inhérentes à nos sociétés. Latour a, lui, développé la notion d'objectivité de second degré. L'objectivité « de premier degré » serait parfaite pour décrire des états stables mais devient absurde dans le cadre d'objets controversés, puisque par définition, les faits sont discuté et il n'existe pas un point de vue objectif mais des visions discutée, et discutables, de la réalité appréhendée. Selon Venturini (2011 p. 2), « in controversies, there is no objective viewpoint, neither internal nor external. »<sup>48</sup>. Les qualificatifs d'interne et d'externe font référence à la position de l'individu porteur du point de vue par rapport à la controverse considérée. « Unlike first-degree objectivity (which is produced by reducing all perspectives to a single viewpoint), second-degree objectivity is obtained by the multiplication of different viewpoints »<sup>49</sup> (Venturini 2011 p. 2). Cet énoncé corrobore la proposition de Callon, Lascoumes et Barthe.

La combinaison de ces préconisations et de notre approche par la visualisation de

---

47 Le détail de la procédure apparaît dans le chapitre méthodologique.

48 Nous pouvons traduire cette énoncé par « en situation controversée, il n'y a pas de point de vue objectif, ni interne, ni externe ».

49 « Contrairement à l'objectivité de premier degré (qui est produite par la réduction de toutes les perspectives à un unique point de vue), l'objectivité de second degré est obtenu par la multiplication de différents points de vues »

réseau, nous amène à proposer une approche par la visualisation de multiples points de vue d'acteur, en retraçant systématiquement les graphes des relations perçues par chaque acteur.

Cette proposition se situe également dans la lignée de ce que nous avons montré au cours de précédentes recherches (Haye 2009) ; (Haye and J. P. Mounet 2011). En effet, il est apparu que les points de vue recueillis étaient liés à des visions partielles de la réalité, chaque acteur percevant une partie du réseau, différente selon les acteurs auquel il est connecté (Haye and J. P. Mounet 2011 p. 80). Retracer le réseau perçu par chaque acteur interrogé peut ainsi permettre de mieux comprendre l'origine des positions qu'il adopte sur l'objet controversé. Cette approche peut également apporter des éléments sur ce que nous avons appelé les phénomènes de concentration d'information (Haye 2009 p. 59). En effet, il semble que les protagonistes de la controverse concentrent des informations, qui sont pour chacun liées à leur camp, favorisant l'adoption de positionnements stéréotypés. Ainsi, visualiser l'étendue des points de vue des acteurs interrogés et analyser conjointement leur positionnement dans la controverse, peut permettre de saisir comment ces positionnements se forgent. L'hypothèse naïve que nous pourrions ici poser serait que les individus ayant un point de vue étendu – leur regard portant sur les différents camps et les différentes scènes – émettraient des positionnements plus mesurés que des individus dont le point de vue n'irait pas au-delà d'un camp ou d'une scène<sup>50</sup>.

Les graphes ainsi construits pourraient également devenir un outil d'échange avec les acteurs rencontrés et concernés par la controverse étudiée. Ils deviendraient alors des médiateurs, le chercheur testant son analyse et son interprétation sur la base de ces graphes, sans savoir comment les acteurs s'en saisiraient. Ils seraient alors employés comme supports et compléments du compte-rendu risqué proposé par Bruno Latour.

Au-delà des apports de la visualisation en termes de construction de points de vue et d'appréhension du rôle joué par les différentes natures de relation, l'analyse structurale des réseaux pourrait apparaître féconde pour l'étude des liens entre pouvoir et incertitudes.

## 2.5 SUR LES APPORTS DE L'ANALYSE STRUCTURALE QUANT AUX LIENS ENTRE POUVOIR ET INCERTITUDES

Les liens entre pouvoir et incertitudes sont explicites dans les théories de Crozier et Friedberg (1977) et Friedberg (1993) puisqu'une source de pouvoir repose sur la maîtrise d'une incertitude. Des études ont été réalisées afin de tenter de traduire cela dans le cadre d'analyse de réseaux.

Ainsi, Lazega (1994) propose, à partir d'une comparaison des théories d'analyse structurale des réseaux et de la sociologie des organisations, une réflexion éclairante quant

---

50 Cette hypothèse fait échos à la discussion de Latour sur les oligoptiques et les panoptiques.

aux liens entre maîtrise des incertitudes, centralité (au sens de la théorie des graphes) et pouvoir. Les trois types de calcul de centralité (cf. ci-dessus) peuvent, selon lui, chacun être mis en rapport avec la gestion de l'incertitude. En effet, « chacune de ces mesures de la centralité a un rapport avec la gestion de l'incertitude » ; « [...] un haut score de centralité peut donc être une indication précieuse sur la « quantité d'incertitude » qu'un acteur contrôle » (Lazega 1994 p. 304). Néanmoins, cela ne donne aucune indication sur la nature des incertitudes contrôlées et leurs implications. Pour Lazega, l'important est de comprendre « comment et dans quelle mesure les acteurs centraux sont en position de convertir leur centralité en pouvoir » (1994 p. 304).

Outre le calcul du degré de centralité dans le réseau, il serait intéressant de prendre en compte la capacité d'un actant à produire de l'incertitude, ce qui correspond à la notion de médiateur et d'imprévisibilité du médiateur de Latour (2006). Autrement dit, cela ajoute une dimension à la question : d'un côté la position dans le réseau peut être reliée à la capacité de gestion des incertitudes et donc, dans une certaine mesure à une « quantité de pouvoir potentiel », de l'autre, le pouvoir que confère l'imprévisibilité (pour un actant) doit faire l'objet d'une analyse pour déterminer le lien entre nature d'un actant – médiateur ou intermédiaire au sens de Latour – et pouvoir.

Dans cette perspective, l'analyse structurale des réseaux devrait pouvoir permettre de préciser la position dans le réseau des médiateurs et de qualifier le type de relations qu'ils nouent, et ce afin d'apporter des précisions sur l'origine des incertitudes.

---

## CONCLUSION DU CHAPITRE 2

En somme, ce deuxième chapitre visait à proposer un cadre d'analyse et à préciser le questionnement animant les recherches effectuées lors de cette thèse.

Il ressort que notre question centrale étant « quelles dynamiques sont à l'œuvre entre la controverse – en tant qu'échanges d'arguments génériques – portant sur les LMHR et les conflits sur le terrain impliquant ces activités ? », un couplage des théories de l'acteur-réseau avec les outils de visualisation et d'analyse de réseaux serait pertinent.

Les théories de l'acteur-réseau, relativement souples, s'appliquent bien à des objets non stabilisés, à des aspects de nos sociétés aux frontières mal définies et mouvantes. Néanmoins, le défaut de leur qualité transparaît dans le qualificatif attribué par Crenn (2002), ces théories sont « pauvres ».

Devant la nécessité de qualifier précisément la nature des relations sous-tendant les mouvements observés dans les réseaux étudiés, ainsi que dans l'objectif de saisir les liens entre des scènes – nationale ou locales – et des camps, les outils de visualisation et d'analyse de réseau sont apparus appropriés pour remédier à la pauvreté des théories de l'acteur-réseau.

Dans la perspective de déployer la controverse relative aux LMHR et d'étudier ses liens avec les conflits sur le terrain en détaillant la nature des relations support de mouvements dans le réseau, nous avons façonné une méthodologie permettant de suivre au mieux les acteurs et de relever les traces laissées par les actants et leurs déplacements – au sens des théories de l'acteur-réseau.

---

## CHAPITRE 3 MÉTHODOLOGIE

Comme nous l'avons précisé aux prémices de la problématique, notre approche est abductive, les hypothèses alors posées étant vérifiées de manière inductive.

Nous avons donc tenté de retracer les traductions ayant cours dans le réseau autour de la controverse relative aux LMHR. Voulant saisir la nature des relations support de traduction, nous avons également effectué un travail systématique de qualification de ces relations.

Afin de construire des hypothèses abductives, nous nous sommes basés sur un travail de recherche localisé, réalisé à l'occasion de notre Master 2, ainsi que sur une étude approfondie de la littérature que nous avons exposée dans les deux premiers chapitres.

---

### 3.1 PRÉ-ENQUÊTE, PREMIÈRE APPROCHE DES LMHR ET HYPOTHÈSES ABDUCTIVES

Nous avons donc mené une étude localisée portant sur une tentative de mise en place d'une démarche concertée de gestion du quad dans les Chambarans, Attitude Quad Isère. Nous avons ainsi suivi les actants concernés par la démarche afin de déterminer si les procédures engagées avaient débouché ou non sur des innovations sociales par la création de connexions originales. Voulant saisir la place et le rôle des argumentaires génériques (C. Mounet 2007) et des interactions locales, nous avons émis les hypothèses suivantes :

- l'irruption de pratiques motorisées de loisirs dans les espaces naturels, véritables médiateurs, amène divers acteurs à se positionner de manière tranchée, pour ou contre, dans une logique macrosociale (C. Mounet 2007). Néanmoins, les interactions locales permettant l'expression de logiques microsociales (C. Mounet 2007) pourraient reconfigurer les relations entre acteurs.
- l'hypothèse qui sous-tend la première est que la mise en jeu de modes d'action « affectuels » (Weber 1971) lors d'interactions locales – par opposition à une rationalité en finalité qui présiderait dans des situations de macrosocial – permettrait l'émergence de négociations pouvant aboutir à des compromis locaux, voire globaux.

Finalement, le travail de terrain et d'interprétation des données nous a amené à conclure que les LMHR amenaient bien les acteurs à se positionner clairement pour ou contre dans des logiques macrosociales, alors que les interactions locales ne permettent d'établir un compromis et de reconfigurer les associations que dans la mesure où les acteurs étaient déjà dans des mondes commensurables.<sup>51</sup> En outre, les « relations originales »<sup>52</sup>

---

51 Nous faisons ici appel aux théories de Boltanski et Thévenot (1991) sur les mondes de la justification.

52 Nous qualifions de relations originales les relations nouvelles, entre des actants ordinairement non

relevées entre un office de tourisme et un concessionnaire de quad se sont avérées liées à des relations familiales entre deux acteurs à l'initiative de la démarche Attitude Quad. La nature des relations liant ces deux acteurs a renforcé notre conviction de l'importance que revêt la qualification systématique du type des liens support de traduction.

En outre, cette étude a permis de montrer à quel point les échelles d'action étaient imbriquées. La création d'Attitude Quad a pour origine une enquête affichant la forte conflictualité entourant la pratique du quad sur le secteur. Elle a été initiée par un office du tourisme (OT) dont l'aire d'action couvre 22 communes et repose sur la rédaction d'une charte de bonne conduite détaillée, sur quelques actions – telles que le port d'un gilet identifiable – et sur la création d'itinéraires conseillés pour le quad (Attitude Quad Isère 2008). Afin de ne pas concentrer les pratiques sur ce territoire, l'OT a décidé de mener cette opération sur tout le département de l'Isère. Par ailleurs, Attitude Quad Isère a obtenu une bonne visibilité dans le domaine du quad – à l'échelle nationale, avec des articles dans la presse spécialisée, ainsi que du point de vue de la gestion des sports de nature avec un retour positif de l'ex-ministère de la Jeunesse et des Sports et une présentation devant l'ex-Conseil National des Espaces Sites et Itinéraires (CNESI). Par ailleurs, David Douillet, à l'époque où il était député des Yvelines, est devenu parrain l'association avant de devenir ministre des sports tout en continuant à entretenir des relations étroites avec les membres d'Attitude Quad. D'une démarche locale, on arrive donc à un impact national avec citation en exemple et reproduction possible du modèle selon les acteurs qui en sont à l'origine ; et ce alors même que les itinéraires conseillés ne sont ni en place, ni divulgués.

De ces quelques liens saisis entre scène conflictuelle faisant l'objet de tentatives de gestion et scène nationale de la controverse, nous avons inféré qu'il serait riche d'étudier les liens entre une autre scène conflictuelle et la scène nationale et, en contre point, d'analyser comment se connecte ou pas à la scène nationale une scène « silencieuse » où la pratique des LMHR ne semble pas concentrer les attentions ; ni favorables, ni réprobatrices.

En outre, la nature des liens relevés entre les acteurs à l'origine de connexions originales nous ont conduit à investiguer systématiquement la nature des relations en jeu.

Nous émettons donc quelques hypothèses – abductives – fruit de ce travail, considéré ici comme pré-enquête, ainsi que de lectures scientifiques relatives aux controverses, aux conflits et aux relations sociales.

Au questionnement relatif au flux social et aux ressources qui circulent entre les actants du réseau, entre scènes et au sein des scènes et aux conséquences de ces flux sur le réseau, nous proposons les hypothèses suivantes :

- le flux social qui circule au sein de la scène nationale est constitué d'arguments génériques (domaine du savoir et des informations) ce qui aboutit à des

positionnements génériques stéréotypés dans des réseaux distincts. Les relations sont partiellement désincarnées.

- le flux social qui circule au sein des scènes locales est plus individualisé (moins désincarné) et repose sur des liens d'amitié, de voisinage, d'expériences partagées ou à l'opposé, de dérangement. Cela touche à l'individu « incarné », ce qui crée des liens entre les réseaux.
- le flux social qui circule entre scènes nationale et locales est constitué : 1) d'expériences et d'informations (dans le sens local vers national) ce qui participe à la construction d'argumentaires ; 2) d'arguments génériques (dans le sens national vers local) ce qui participe à l'uniformisation des discours ; 3) de démarches de « bonne gestion » des pratiques, reconnues comme efficaces (local vers local ou local vers national)
- des relations ponctuelles de proximité entre actants de la scène nationale et de scènes locales peuvent être à l'origine d'innovations sociales.

Au questionnement relatif à la structure du réseau, nous émettons les hypothèses qu'il existe une structure formelle contraignante portée par la loi et d'autres textes réglementaires et induite par des imbrications institutionnelles, à laquelle s'ajoute une structure informelle portée par des relations interindividuelles telles que celles d'amitié, de voisinage, d'expériences partagées ou, à l'opposé, de dérangement.

Notre travail de pré-enquête permet également de supposer que le fait que des acteurs se perçoivent dans des mondes incommensurables implique une rupture dans le réseau.

Enfin, la proximité et la coprésence (avec interaction) favoriseraient la création de liens entre les réseaux et les traductions « positives », au sens de Callon (1986), dans la mesure où les acteurs se perçoivent dans des mondes commensurables.

---

## 3.2 RECUEIL DES DONNÉES

Pour Coenen-Huther, « c'est la convergence des éléments d'appréciation qui constitue le critère de vérité le plus convaincant » (Coenen-Huther 2003 p. 70). En effet, « La recherche sociologique qualitative a une vocation particulière à s'appuyer sur des données hétérogènes et c'est la cohérence d'ensemble offerte par ces données hétérogènes – résultats d'observation, données d'entretien, conversations entendues et notées, indications de témoins privilégiés, documents d'archives, extraits d'œuvres littéraires – qui constitue la meilleure garantie de sérieux » (Coenen-Huther 2003 p. 69). Bongrand et Laborier (2005 p. 94) note par ailleurs que « si les travaux fondateurs de l'analyse des politiques publiques ont ouvert la voie à un pluralisme méthodologique, les pratiques contemporaines ont plébiscité

le recours à l'entretien sans mettre en valeur les autres méthodes éventuellement utilisées ». Nous verrons pourquoi de notre côté, nous avons considéré l'entretien comme une méthode parmi d'autres, bien que centrale dans notre approche.

De surcroît, les considérations théoriques développées précédemment supposent une méthodologie adaptée et spécifique. Afin de recueillir des informations complètes et croisées sur la nature des relations qui relient entre eux les actants du (ou des) réseau(x), il est donc indispensable de mettre en œuvre des méthodes complémentaires, d'autant que l'on a affaire à un objet conflictuel et sujet à controverse. Ainsi, une cinquantaine d'entretiens compréhensifs avec les acteurs impliqués dans la controverse autour des LMHR (à l'échelle nationale, et sur des scènes locales : sur le PNR du Pilat et sur le canton de La Grave, Hautes-Alpes), de l'observation participante (des actions et rassemblements de collectifs de défense et d'opposition et des réunions liées à la gestion des pratiques), de la participation observante (des pratiques de LMHR en elles-mêmes), et une analyse de contenu d'un ensemble de documents qui circule dans le réseau ont été associés afin de retracer le (ou les) réseau(x) relatifs aux LMHR. La nature des relations entre actants a été systématiquement relevée et chaque relation caractérisée précisément.

### 3.2.1) ENTRETIENS

---

« Objet d'un consensus implicite plaidant pour sa polyvalence théorique ou impensé consécutif à sa mise en pratique routinière, l'entretien semi-directif, informatif et rétrospectif semble être devenu l'outil principal du chercheur français en politiques publiques, quelle que soit l'option théorique choisie. » (Bongrand and Laborier 2005 p. 74). Cette remarque spécifique à la recherche relative aux politiques publiques peut tout à fait être étendue à la sociologie qualitative.

Le rôle de l'entretien semi-directif – ou de l'entretien compréhensif (Kaufmann 2008) – dans une démarche de type acteur-réseau ne relève pourtant pas de l'impensé méthodologique ; il consiste à recueillir auprès des acteurs les traductions qu'ils effectuent et qu'ils perçoivent. C'est aussi l'occasion de relever leur positionnement dans la controverse en collectant les arguments qu'ils défendent. Nous verrons que des entretiens ne suffisent néanmoins pas à retracer toutes les traductions du réseau étudié.

Le lecteur aura l'occasion de parcourir des extraits d'entretiens qui émailleront le texte de ce manuscrit. Ceux-ci donneront vie à la démonstration et feront partie de l'administration de la preuve indissociable de notre approche scientifique qui repose sur un rendu fidèle des propos des acteurs.

Nous parlons ici d'entretiens semi-directifs dans la mesure où des thèmes de discussion communs à chaque entretien sont définis en amont de sa réalisation. Cette dénomination vient du fait que les entretiens sont traditionnellement classés selon leur

degré de directivité, d'entretien non directif à entretien directif (Bardin 1977). L'entretien semi-directif autorise une comparaison des différents entretiens plus aisée que l'entretien non directif de par le cadre mis en œuvre. Dans le même temps, il laisse plus de marge à l'explicitation des parcours et avis individuels que l'entretien directif. Malgré la définition préalable de thématiques à aborder, l'entretien semi-directif laisse la place à l'induction en laissant une certaine flexibilité.

Nous avons donc construit un guide d'entretien présenté à l'annexe 1.

Moins formalisé que l'entretien semi-directif, Kaufmann (2008 p. 9) décrit l'entretien compréhensif. Il propose cette description, partant du constat que l'entretien « semble résister à la formalisation méthodologique: dans la pratique, il reste fondé sur un savoir-faire artisanal, un art discret du bricolage. ». Bien que nous ayons construit un guide d'entretien sur le modèle de l'entretien semi-directif, nous avons plutôt, dans les faits, procédé à des entretiens compréhensifs.

### 3.2.1.a) L'entretien comme point de vue d'acteur

---

Au cours des entretiens, nous avons tenté de relever l'ensemble des relations entretenues et perçues par les acteurs rencontrés concernant la controverse relative aux LMHR. Nous nous sommes ainsi intéressés à l'organisation de ces relations sur la scène nationale et sur les scènes locales ainsi qu'à la place qu'y tiennent les acteurs interrogés.

Nous avons également recueilli leur positionnement personnel sur la question des loisirs motorisés.

Nos entretiens consistaient donc autant à déterminer le point de vue que les acteurs ont sur la controverse – dans le sens où nous relevons ce qu'ils perçoivent des relations qui se déploient dans le cadre de cette controverse – que leur point de vue sur la question des loisirs motorisés.

Cette approche vise à construire une objectivité de second degré par la multiplication des points de vue – dans les deux sens du terme – sur l'objet controversé.

En outre, cette méthode permet d'étudier les liens qui existent entre, d'un côté le développement et l'utilisation d'arguments stéréotypés – qui relèvent de ce que l'on a défini comme la controverse – et de l'autre, les conflits rencontrés sur le terrain. Nous revenons ici au cœur de notre problématique.

### 3.2.1.b) Choix des personnes interrogées

---

Afin de déterminer les acteurs à rencontrer, nous avons procédé par une méthode dite « boule de neige » (Blanchet and Gotman 1992) avec pour point de départ les éléments recueillis lors de mon enquête de Master 2 et grâce à une intégration progressive au sein des

différents « réseaux » d'acteurs concernés par la controverse des LMHR. D'abord en Master 2 puis en début de thèse, mes contacts avec les protagonistes des collectifs, avec certains pratiquants d'une part et certains opposants d'autre part, ainsi qu'un suivi régulier des échanges sur le forum Internet « l'enduro.com » et des lettres d'information des associations impliquées dans la défense ou l'opposition aux pratiques, m'ont permis d'établir une première liste d'acteurs à rencontrer. Par la suite, j'ai interrogé chaque personne rencontrée sur les individus qui lui semblaient jouer un rôle dans la controverse ou qu'il aurait pu s'avérer utile de contacter.

Nous nous sommes limités aux acteurs jouant un rôle dans le réseau au sens de l'acteur réseau, c'est-à-dire, aux acteurs « derrière lesquels » il était possible de mettre un verbe d'action. Nous avons finalement clos nos enquêtes par entretien lorsqu'il nous a semblé que nous arrivions à « saturation » des données, c'est-à-dire lorsque les informations recueillies devenaient redondante et n'apportaient pas d'éléments nouveaux, notamment quant aux acteurs à rencontrer – les acteurs cités correspondant aux personnes déjà interrogées.

Statut des acteurs rencontrés	Scène nationale	PNR du Pilat	Canton de La Grave - Villard d'Arène
Elus		Le Maire Chateaufort	<b>Le Maire La Grave</b>
		Le Maire de La Terrasse sous Dorlay	Le Maire de Villard d'Arène
ONF	<b>Un agent des services centraux de l'Office National des Forêts, au service accueil du public</b>	Un agent de l'ONF	Un agent de l'ONF
Sylviculteurs et agriculteurs		<b>Un sylviculteur faisant partie du regroupement des sylviculteurs de la Loire</b>	Le représentant des agriculteurs sur le canton
ONCFS		Le responsable ONCFS Loire	Responsable ONCFS
Chasseurs			Un chasseur
Gendarmerie		Le capitaine de la Gendarmerie de St Etienne	
Techniciens	<b>Deux agents du Ministère des Sports</b>	La directrice du PNR du Pilat	L'animatrice Natura 2000 pour le canton
	<b>Un agent du ministère de l'écologie</b>	<b>Un agent de la Direction Des Territoires de la Loire</b>	<b>Un garde du Parc National des Ecrins</b>
	<b>Le Directeur Technique National de la Fédération Française de Motocyclisme</b>	Un agent de la Direction du tourisme du Conseil Général de la Loire	<b>Un agent de la Direction Des Territoires des Hautes-Alpes</b>
	<b>Un agent du Pôle Ressources National Sports Nature</b>		Un pratiquant de moto
Défenseurs des LAMHR	Un membre actif de l'association Coramuc	<b>Deux membres actifs de l'association Pilat pour Tous</b>	Un pratiquant de quad dans le cadre professionnel et pour son loisir
	<b>Le directeur du Codever</b>		Un pratiquant de quad
Fédérations et clubs	<b>Le Directeur Technique National de la Fédération Française de Motocyclisme</b>	Le président d'un club de Moto dans le Pilat	
Constructeurs et concessionnaires	<b>Un responsable de la marque Yamaha France</b>	<b>Un concessionnaire de moto</b>	
		Un concessionnaire de quad	
Détracteurs des LAMHR	<b>Un membre actif de l'association Mountain Wilderness</b>	<b>Un pratiquant de randonnée membre actif de l'association SOS chemins</b>	Un couple de résidents secondaires
	Un salarié de l'association Mountain Wilderness	Un membre actif des associations Environnement Nature Burdigne et SOS chemins	
	Un membre actif de France Nature Environnement	Un membre actif de l'association SOS Chemins	
	Un salarié de la FRAPNA		
	Un membre actif de France Nature Environnement à l'origine de la création de la Commission Nationale de Protection de la Nature		
Divers			Le responsable du Jardin Alpin du col du Lautaret

Tableau 5: Liste des entretiens effectués pour chaque scène et chaque statut d'acteur (les entretiens enregistrés apparaissent en gras)

Statut des acteurs rencontrés	Attitude Quad (entretiens effectués dans le cadre de notre Master 2)
Elus	Maire de Saint Geoirs
	Présidente de l'Office de tourisme de Mandrin Chambaran
ONF	Le responsable d'Unité Territoriale de l'ONF
Sylviculteurs et agriculteurs	
ONCFS	
Chasseurs	
Gendarmerie	
Techniciens	Le technicien du Cosein Général de l'Isère en charge de la mise en place de la CDESI
Défenseurs des LMHR	Délégué Isère du Codever
Fédérations et clubs	
Constructeurs et concessionnaires	Un concessionnaire Polaris
Détracteurs des LMHR	L'ex directeur de la FRAPNA Isère
	Un responsable du dossier « Silence ! » à Moutain Wilderness
	Un naturaliste de la FRAPNA Drôme
Divers	

Tableau 6: Liste des entretiens effectués lors de notre Master 2 pour la démarche Attitude Quad Isère

### 3.2.1.c) Conditions de déroulement des entretiens

La prise de contact avec les personnes que nous souhaitons rencontrer s'est le plus souvent faite par téléphone, parfois par mail si les personnes s'avéraient difficiles à joindre. Nous indiquions aux personnes contactées l'objet de nos recherches et leur demandions si elles étaient prêtes à répondre à nos interrogations à ce sujet. Il a souvent fallu les rassurer sur nos intentions et sur la neutralité de notre approche, celles-ci craignant que nous ne soyons nous-mêmes partie prenante de la controverse.

Le lieu des entretiens a été choisi par les personnes interrogées afin que ceux-ci se déroulent dans les meilleures conditions. Nous sommes partis de l'idée que des lieux neutres et familiers pour les personnes interrogées étaient de nature à limiter leur stress et, en conséquence, à permettre un entretien de qualité. Les rencontres se sont ainsi déroulées dans différents lieux, domicile de l'intéressé, lieu de travail, bar etc.

Une partie des entretiens a été enregistrée après autorisation des personnes

interrogées. Pour ceux qui n'ont pas fait l'objet d'enregistrement, une prise de note très détaillée a été effectuée. Les entretiens qui n'ont pas été enregistrés concernent ceux pour lesquels les conditions ne permettaient pas une bonne prise de son et ceux pour lesquels les personnes interrogées laissaient peu de place aux présentations préalables, souhaitant entrer au plus vite dans le vif du sujet (cela concerne des personnes interrogées sur leur lieu de travail). Par ailleurs, trois entretiens seulement ont été enregistrés pour la scène de La Grave. Vivant sur ce canton et connaissant les personnes interrogées, j'ai préféré conserver une atmosphère la plus informelle possible afin de ne pas provoquer de « blocage ». Il est en effet difficile pour des habitants d'un canton d'accepter d'être enregistré par « l'un des leurs », d'autant plus quand le sujet est controversé.

Les entretiens n'ont pas été intégralement retranscrits, nous avons procédé par prise de notes très détaillée. Notre méthodologie d'encodage des données, décrite par la suite, étant lourde et coûteuse en temps, il nous a fallu faire un choix. C'est pourquoi nous avons préféré la prise de notes à la retranscription intégrale. La problématique et les hypothèses ayant été solidement construites en amont des enquêtes, nous savions précisément la nature des données nécessaires à la réflexion, c'est-à-dire notamment les relations entre actants, la nature de ces relations ainsi que les arguments défendus quant à la question des LMHR. Cela nous a permis d'effectuer une prise de note efficace.

---

### 3.2.2) OBSERVATION PARTICIPANTE

---

#### 3.2.2.a) Les limites de l'entretien

---

Comme indiqué en préambule, notre recherche a nécessité l'association de différentes méthodes de recueil de données.

Si les entretiens constituaient un élément clé de notre approche dans la mesure où ils permettent de retracer un certain nombre de traductions et de relations porteuses de traductions, ils ne suffisent pas à saisir l'ensemble de ces traductions.

En effet, plusieurs limites inhérentes aux entretiens peuvent être relevées.

D'abord, notre approche se centrant sur la nature des relations nouées par les acteurs rencontrés et perçues par eux, il est à noter qu'un réseau de relations peut être un aspect que l'on ne souhaite pas divulguer. Cette limite peut être illustrée par le fait que dans le cadre de notre enquête de Master 2, certains acteurs n'avaient pas dévoilé la nature exacte de leurs relations. Ils ont fait passer des relations personnelles familiales – par alliance – pour des relations de travail et associatives uniquement. Alors que nous pensions qu'un actant spécifique à la controverse étudiée, le quad, avait réuni ces deux personnes, c'était en fait des relations de famille qui les avaient rapprochées. Ce type d'informations recueillies en entretiens peut être vérifié par une comparaison entre le contenu des différents entretiens

menés, par recoupement. Cependant, cela peut ne pas suffire et l'observation peut permettre de relever certains manques, voire certaines incohérences dans les propos recueillis.

Ensuite, les attachements construits dans la pratique peuvent s'avérer difficiles à transmettre dans le cadre d'entretiens. Notre guide d'entretien portant sur la controverse en général, sur les conflits locaux et sur leurs interrelations, les aspects spécifiquement liés à la pratique elle-même étaient à la marge. Les personnes rencontrées n'avaient donc pas l'occasion d'effectuer l'exercice difficile de description de la nature de leur lien à leur machine, au milieu support de leur pratique ou à la nature de leurs relations avec les pilotes avec lesquels ils s'adonnent à leur loisir. Par ailleurs, il peut être délicat pour un spécialiste d'une activité de partager la nature précise des attachements construits dans la pratique à un non spécialiste, le vocabulaire employé étant éminemment spécifique. Il est apparu plus logique dans le cadre de notre approche, de déployer ces attachements en nous immergeant dans l'activité. Pratiquer soi-même permet de comprendre la signification profonde des termes employés.

Enfin, La richesse de discussions ayant cours lors de rassemblement de collectifs ne peut être retranscrite dans les comptes rendus produits ou bien dans le cadre d'entretien. En effet, les personnes impliquées ne sont parfois pas conscientes de certaines formulations qui dénotent pourtant des positionnements spécifiques ou bien certaines informations sont tellement naturelles pour elles qu'elles ne sont pas retranscrites. Le chercheur ayant un regard extérieur et possédant une grille de lecture pour ce type de rassemblements, transcrit les faits de manière plus exhaustive que les membres des collectifs ; bien qu'il ne comprenne pas forcément l'ensemble des sous-entendus ou des expressions implicites.

### 3.2.2.b) [Les apports attendus de l'observation participante](#)

Au vu des limites de l'entretien venant d'être exprimées, nous pensons que l'observation participante peut constituer un apport notable en ce qui concerne la compréhension du fonctionnement des collectifs, la compréhension de la pratique ainsi que les processus de gestion. En effet, les rassemblements de collectifs et les réunions de concertation sont ici considérées comme des moments forts de l'expression des traces laissées par les traductions – au sens de Latour – étant donné qu'un bilan des actions accomplies est dressé, que les actions à venir sont planifiées et qu'il s'agit de lieux d'expression des positions de chacun et d'affirmation des différentes légitimités.

Aussi, « cette méthode permet de vivre la réalité des sujets observés et de pouvoir comprendre certains mécanismes difficilement décryptables pour quiconque demeure en situation d'extériorité. En participant au même titre que les acteurs, le chercheur a un accès privilégié à des informations inaccessibles au moyen d'autres méthodes empiriques. » (Soulé 2007 p. 128).

Il existe plusieurs degrés d'investissement relatif dans la participation inversement proportionnels aux degrés d'investissement dans l'observation. Ces degrés d'investissement se sont traduits dans la littérature par des terminologies spécifiques. On pourra ainsi lire des débats autour des notions d'observation participante versus participation observante (Soulé 2007), ou bien d'échelles allant de l'observation participante périphérique à l'observation participante complète en passant par l'observation participante interne (Lapassade, consulté en 2010)<sup>53</sup>. Dans les deux cas, c'est le degré de participation qui est évalué.

*23 Juillet 2010,*

*Quelle place doit prendre l'observation participante dans la recherche ?*

*Dans quelle mesure la compréhension de la pratique permet-elle de déployer la controverse et de comprendre l'état du réseau ?*

*Quelle attitude adopter avec les pratiquants lorsque je roule avec eux ? Dois-je prendre de la distance ou puis-je rester naturelle et laisser aller les relations amicales ? J'ai l'impression que l'investissement émotionnel est fort et j'ai peur que ça influe sur ma neutralité.*

« Les réserves émises par certains sociologues quant à la pertinence méthodologique de l'observation participante se centrent sur la contradiction pratique que représente le fait d'être à la fois partie prenante du jeu social et observateur distancié (Bourdieu, 1978). » (Soulé 2007 p. 129). C'est pourquoi, du fait également de la nature controversée de notre objet d'étude, nous avons opté pour une observation « extérieure » des réunions de concertation et des rassemblements de collectifs. Nous nous sommes fait identifier comme observateur neutre de la controverse et nous avons donc le plus possible refusé de prendre part au débat. Au surplus, nous avons été contraints d'apporter un élément de réflexion lié à notre recherche mais toujours sans nous positionner dans un camp ou dans l'autre. Pour ce qui concerne l'observation de réunions et de rassemblements, nous avons ainsi procédé à une observation participante périphérique.

Par contre, pour déployer les attachements créés dans le cadre de la pratique, nous avons dû effectuer un temps de participation observante. En effet, nous avons nous-même dû apprendre les bases de l'activité afin d'y participer et de comprendre la nature de ce qui se joue dans la pratique. Étant nous-même déjà pratiquante de sports de nature non motorisés et vivant donc au quotidien ce que les usagers des chemins non motorisés vivent (participation observante interne), nous avons symétriquement dû nous initier à la pratique d'activités motorisées hors route (participation observante externe, c'est-à-dire arrivé de l'extérieur et pour un temps seulement sur ce terrain). Nous avons ainsi appris à piloter une moto d'enduro ainsi qu'un 4x4. Ne pouvant nous impliquer dans toutes les pratiques

---

53 Issu du site Internet situé à l'adresse suivante : <http://www.vadeker.net/corpus/lapassade/ethngr1.htm>

étudiées, nous avons seulement effectué une petite sortie en quad.

### 3.2.2.d) Présentation des outils utilisés

---

Afin de permettre un recueil systématique des informations nécessaires pour répondre à nos questionnements, nous avons construit une grille de recueil de données. Cette grille est disponible à l'annexe 2.

### 3.2.3) ANALYSE DE DOCUMENTS

---

Tout au long de l'enquête nous avons également recueilli les documents en relation avec la controverse sur les LMHR – que les acteurs interrogés pouvaient nous donner – afin de prendre connaissance des actants susceptibles de faire le lien entre les acteurs. Ce recueil de données s'inscrit dans la démarche de recherche fondée sur les théories de l'acteur-réseau dans la mesure où il permet de mettre en scène certains actants non-humains et de prendre en compte leur place et leur rôle dans le (ou les) réseau(x) étudié(s). Ces documents étaient aussi divers que des documents officiels, des notes de service, des articles de presse, des plaquettes d'information, des échanges de mails etc. Notons notamment l'analyse d'un ensemble de documents relatifs à l'expérimentation nationale pour la mise en place des Plans Départementaux des Itinéraires de Randonnées Motorisées (PDIRM) avec quatre départements pilotes.

Nous avons également suivi les lettres d'informations éditées par les associations impliquées dans la controverse, afin de nous tenir au courant des dernières évolutions du réseau.

Nous avons, par ailleurs, recueilli un ensemble d'articles de presse faisant état de traductions originales.

Nous avons enfin suivi un ensemble d'échanges de mails au sein des collectifs étudiés. Cela représente une centaine de mails pour la CALME. Pour ce qui concerne les défenseurs des LMHR, quelques mails m'ont été transférés afin que je sois tenue au courant de certaines réunions (Assemblée Générale (AG) du Codever Isère chaque année, AG de la Coramuc chaque année, Etats Généraux des loisirs de plein air, AG de PPT chaque année). Sur la scène du Pilat j'ai suivi les échanges relatifs à la mise en place d'un observatoire des pratiques, ce qui représente une vingtaine de mails.

Toutes ces données ont été consignées afin de pouvoir être exploitées dans l'analyse. Certains documents de cadrage des positionnements des protagonistes de la controverse ont fait l'objet d'un encodage de la même manière que les entretiens semi-directifs. Nous avons ainsi relevé les relations dont ils faisaient état.

L'analyse de documents a permis d'établir ce que les actants étudiés font « passer », « transportent » dans le réseau et de déterminer quels acteurs et actants ils relie.

Un guide d'analyse des documents du réseau a été construit, mais celui-ci n'a pu être exploité du fait de la charge qu'aurait représenté un traitement systématique des documents recueillis. Ceux-ci ont finalement plutôt été utilisés comme moyen de vérification des données recueillies par ailleurs et comme moyen d'exploration du réseau afin de déterminer où poursuivre les investigations.

---

### 3.3 VALIDATION DES DONNÉES

#### 3.3.1) CONFIRMABILITÉ

---

La confirmabilité (Guba and Lincoln 1989) est une méthode qui a été introduite dans les sciences sociales et plus précisément dans le cadre des enquêtes qualitatives afin d'apporter une forme de validation de l'analyse des données recueillies et de garantir à l'étude une certaine validité scientifique. La confirmabilité repose sur l'enregistrement et la transcription des entretiens et des observations sur le terrain ; la transcription des entretiens étant soumise à la validation des sujets interrogés (Béliveau et al. 2006). Les acteurs interrogés ayant un regard sur la synthèse de la transcription de leurs propos, ces derniers peuvent plus difficilement être déformés et cela évite des cas de mauvaises interprétations de la part du chercheur. Cette méthode nous a paru adaptée au type de théorie sur lequel s'appuie notre étude, puisqu'il s'agit de « suivre les acteurs » et donc de partir de leurs discours de la manière la plus neutre possible. Nous l'avons mise en œuvre pour les entretiens menés sur la scène d'Attitude Quad. Pour les autres entretiens, les contraintes temporelles liées à la réalisation d'une thèse ne nous ont pas permis d'effectuer cette tâche qui nous paraît pourtant intéressante. Quoi qu'il en soit, le croisement des méthodes aura permis d'éviter les éventuels problèmes de validité liés à l'analyse de données qualitatives.

#### 3.3.2) CARNETS DE SUIVI

---

Latour (2006) propose également au chercheur de rédiger des carnets de suivi tout au long de l'enquête afin de suivre l'évolution du chercheur en même temps que l'évolution de la réflexion. Cet auteur décrit quatre carnets différents. Le premier qu'il nomme carnet de bord sert à conserver une trace des personnes contactées, des rendez-vous pris ainsi que des réactions de chacun. Le second carnet vise à collecter l'information sous forme de fichiers et de sous-fichiers, des regroupements se formant ainsi et évoluant au cours de l'étude. Le troisième est un carnet d'écriture ad libitum et le dernier a pour but de consigner les effets

que le compte-rendu risqué a produit sur les acteurs dont le monde a été déployé et unifié.

Nous avons opté pour la tenue d'un unique carnet où tous les contacts et rendez-vous pris, les réactions de chacun, les idées, les nouvelles informations ont été recueillis. Chaque mois nous avons, en outre, rédigé une chronique de thèse visant à consigner les avancées, les difficultés rencontrées, les états d'âmes et autres émotions ressenties. Ces données permettent un retour réflexif sur la progression de l'étude et des enquêtes. Il est ainsi possible de retrouver comment ont émergé telle ou telle réflexion, tel ou tel concept, tel ou tel actant etc.

---

### 3.4 TRAITEMENT DES DONNÉES

Notre approche basée sur la visualisation et l'analyse de réseaux, nous a amenée à développer une méthode de traitement particulière.

En effet, nous avons eu à concevoir une procédure de codage permettant d'utiliser des logiciels de visualisation et d'analyse de réseaux à partir de données qualitatives de diverses natures.

Une partie de notre méthodologie de traitement des données repose cependant sur une approche plus classique en sociologie qualitative, l'analyse thématique.

---

#### 3.4.1) ANALYSE THÉMATIQUE DES ENTRETIENS ET DOCUMENTS

Afin de déployer la controverse et notamment de dégager les arguments génériques et spécifiques de la controverse, nous avons procédé à une analyse catégorielle des entretiens et documents.

L'analyse catégorielle « vise à prendre en considération la totalité d'un " texte " pour le passer à la moulinette de la classification » (Bardin 1977 pp. 40–41). Nous nous sommes plus précisément saisis des outils de l'analyse thématique, forme d'analyse catégorielle dont « l'unité de découpage est le thème qui représente un fragment du discours. Chaque thème est défini par une grille d'analyse élaborée empiriquement » (Blanchet and Gotman 1992 p. 95). Nous avons donc construit une grille thématique pour l'analyse des arguments (annexe 3) et des grilles d'analyse des relations (outils décrits dans la partie sur l'analyse structurale des réseaux).

---

#### 3.4.2) ANALYSE STRUCTURALE DES RÉSEAUX

Afin de répondre à nos questionnements relatifs à la nature des relations support de traduction et jouant un rôle dans les processus d'innovation sociale, nous avons recouru aux

outils de l'analyse structurale des réseaux. Pour cela, nous avons utilisé différents logiciels afin de coder et de traiter les données de la manière la plus pertinente possible. Dans cette perspective, nous avons travaillé avec un doctorant préparant une thèse en mathématiques appliquées, Samuel Martin (LJK, UJF). En effet, nous n'aurions pu exploiter efficacement les outils de visualisation et d'analyse de réseaux sans cette collaboration. Nous avons ainsi effectué des aller-retour permanents entre nos besoins, nos questionnements, et les ressources et contraintes des mathématiques appliquées.

### 3.4.2.a) Logiciels utilisés

Afin de mener à bien la tâche visant à partir de données qualitatives pour visualiser et analyser des réseaux, nous avons eu recours à Excel (tableur), MATLAB (logiciel de programmation) et Gephi<sup>54</sup> (logiciel de visualisation et d'analyse de réseaux sociaux).

Excel nous a permis de coder l'ensemble des relations retracées lors des entretiens et de l'analyse de documents. MATLAB a permis à notre collègue de mathématiques de sélectionner les informations en fonction de nos questionnements et de les convertir dans un format exploitable par Gephi. Nous avons également eu recours à MATLAB pour effectuer un certain nombre de calculs sur les réseaux analysés. Gephi nous a permis de visualiser les réseaux retracés et d'effectuer certains calculs de centralité.

### 3.4.2.b) Encodage des données

Afin de visualiser les réseaux de relations, nous avons dû coder les données dans des matrices et des tables. Nous avons ainsi élaboré une matrice de relations, dont nous avons déterminé les entrées conjointement avec notre collègue de mathématiques, plus à même de savoir quels paramètres seraient exploitables par les logiciels de programmation et de visualisation. Nous avons ainsi retenu la forme de matrice suivante :

ID	Actant1	Actant2	Code	Symetrie	Lien	Date	Frequence	Origine
1								
2								
3								
4								
5								

Tableau 7: Matrice des relations

La colonne « code » permet d'indiquer la nature de la relation entre les deux actants considérés. Les codes de relations sont contenus dans la table des relations. La colonne « symétrie » permet d'indiquer si la relation est symétrique ou à sens unique. La colonne « lien » permet de renseigner *a priori* la force du lien (de 0 : non lien<sup>55</sup> à 3 : lien négatif en

54 Logiciel Open Source accessible à l'url : <https://gephi.org/>

55 Cette catégorie « non lien » a mis du temps à émerger mais elle nous est apparue nécessaire afin de

passant par 2 : lien faible et 1 : lien fort). Les colonnes « date » et « fréquence » permettent de renseigner les informations relatives au temps<sup>56</sup>. La colonne « origine » permet d'indiquer par qui est vu la relation. En effet, comme nous souhaitons visualiser des points de vue d'acteur, il nous faut pouvoir déterminer quel est l'origine du point de vue. Nous pouvons ainsi ensuite visualiser uniquement la vision du réseau perçue par tel ou tel acteur ou groupe d'acteurs.

Afin de qualifier la nature des relations, nous avons construit une table des relations en partie présentée dans le chapitre de problématique. Elle a pris la forme suivante :

Code	Type	Categorie	liaison
1101	Fonctionnel	Regimes de Thevenot (1..)	Relation actant-actant 1...
1102	Conventionnel	Regimes de Thevenot (1..)	Relation actant-actant 1...
1103	Proche (familier)	Regimes de Thevenot (1..)	Relation actant-actant 1...
1201	Production (source de)	Production (source de) (2..)	Relation actant-actant 1...
1301	Conseil	Conseil / Expertise (3..)	Relation actant-actant 1...
1302	Expertise / referent	Conseil / Expertise (3..)	Relation actant-actant 1...
1401	Connaissance (sans echange particulier)	Neutre (4..)	Relation actant-actant 1...
1402	Ne connait pas	Neutre (4..)	Relation actant-actant 1...

*Tableau 8: Extrait de la table des relations*

La colonne « type » caractérise précisément la nature de la relation. La colonne « catégorie » permet d'indiquer si la relation est neutre, positive, négative, si elle relève des régimes de Thévenot sur lesquels nous nous sommes basés pour déterminer trois types de relations ou encore s'il s'agit de relations médiées par ce que nous avons défini comme des formes. La colonne « liaison » indique s'il s'agit d'une relation directe, indirecte ou potentielle. La catégorie « potentielle » a très peu été utilisée car elle s'est avérée difficile à mettre en œuvre.

Afin de caractériser les actants entrant en relation, nous avons élaboré une table des actants de la forme suivante :

---

mettre en évidence des blocages et des frontières, éléments heuristiques pour une problématique portant sur une controverse et des conflits.

56 Le manque d'information à ce sujet pour une grande partie des relations codées, ne nous a pas permis d'exploiter cette colonne. La question du temps n'a donc pas été abordée grâce au graphes mais plutôt grâce à une analyse qualitative traditionnelle.

ID	Nom	Type	Scène	Camp
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				

Tableau 9: Table des actants

Le type d'actant correspond à son statut (élu, technicien, pratiquant de loisir motorisé, association, institution, non-humain etc.). La colonne « scène » permet d'attribuer une scène d'appartenance (National, Pilat, La Grave, Chambarans etc.) *a priori* (sur la base des enquêtes) aux actants concernés. Cela permet par la suite d'effectuer une spatialisation par scène afin de saisir les relations qui connectent les scènes<sup>57</sup>. La colonne « camp », enfin, permet d'attribuer *a priori* (sur la base des enquêtes) un camp d'appartenance (pro-motorisé, anti-motorisé, neutre) aux actants du réseau. De la même manière que pour les scènes cela permet ensuite d'établir une spatialisation par camp afin d'analyser les relations entre camps (quels types de liens les connectent ? quels actants sont à la charnière entre ces camps ? etc.).

Nous avons finalement codé 601 actants, 69 natures de relations et 3 712 relations entre actants.

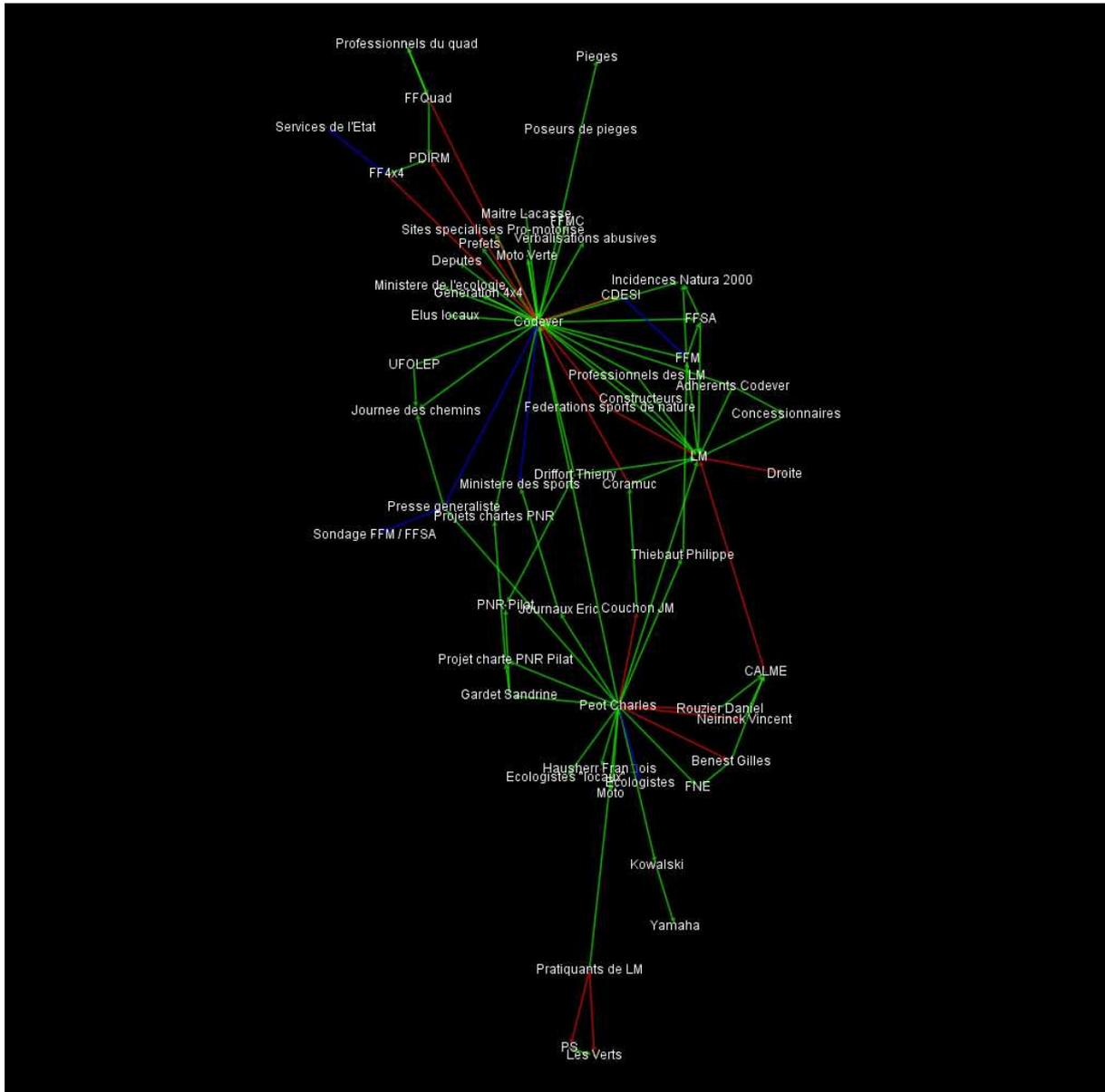
### 3.4.2.c) Traitement visuel et mathématiques des données

#### POINTS DE VUE D'ACTEUR ET CONCATÉNATION DES POINTS DE VUE

Le codage des relations a été réalisé acteur par acteur. Les données de base se trouvent donc être les matrices de relations perçues par chaque acteur. Chaque matrice codée permet donc de visualiser le point de vue d'un acteur en particulier.<sup>58</sup>

57 La question de la spatialisation est abordée dans la section suivante.

58 A chaque graphe présenté dans le corps du manuscrit correspond une version en .pdf vectoriel qui permet au lecteur d'explorer dans le détail les éléments du graphe proposé.



Graph 1: Point de vue d'un acteur de la défense des LMHR

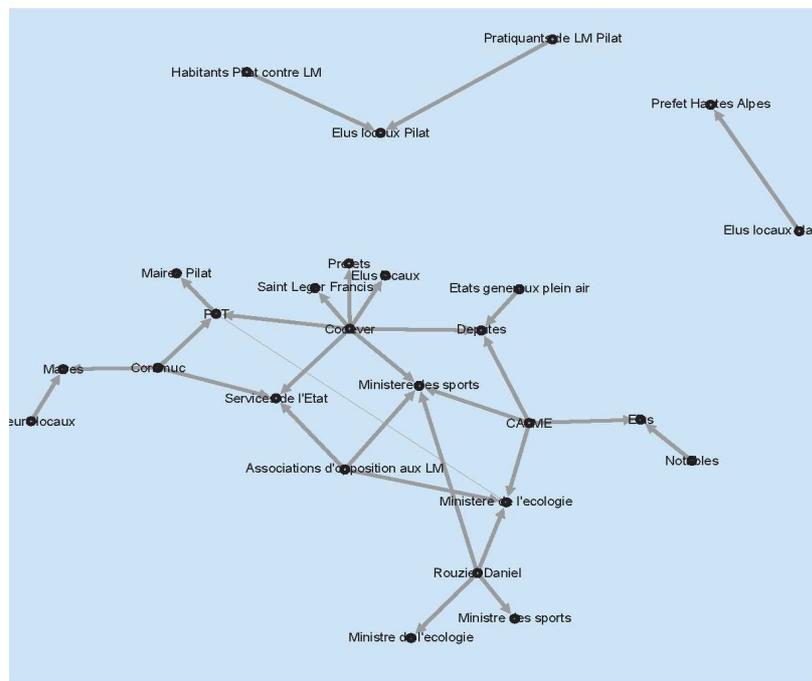
La couleur des liens exprime s'ils sont positifs (vert), négatifs (rouge) ou s'il s'agit de non liens (bleu). N'ayant pas encore traité la question de la spatialisation nous présentons ici un graphe obtenu avec un algorithme de spatialisation contenu dans le logiciel Géphi, utilisé pour la visualisation. La répartition des acteurs sur le graphe permet pas directement de faciliter l'analyse des données dans la perspective de répondre à nos interrogations. Elle permet simplement de rendre visible les sous-ensembles du graphe plus ou moins fortement connectés (ce que les mathématiciens nomment des communautés). Il est ainsi ici possible de distinguer quelles communautés perçoit l'acteur à l'origine de ce point de vue ainsi que la nature des relations qu'il noue avec les actants de ce réseau.

Visualiser un point de vue permet d'analyser qui voit quoi en observant notamment

l'étendue du point de vue des acteurs sur les camps et les scènes définis en amont – pour cela il faut avoir réalisé une spatialisation spécifique que nous détaillerons par la suite. Cela permet également d'étudier la nature des relations nouées par chacun des acteurs interrogés.

Ensuite, une concaténation de toutes les matrices codées permet de visualiser l'ensemble des relations perçues par les acteurs interrogés. C'est ce que nous appelons le graphe total du réseau codé autour de la controverse et des conflits relatifs aux LMHR. Un tel graphe est très difficilement exploitable en l'état, car trop complexe. Il peut par contre servir de base à un certain nombre de traitements permettant de visualiser certains éléments du réseau utiles à la résolution de la problématique. Il est ainsi possible de visualiser quelle place prend telle ou telle nature de relation dans l'ensemble de réseau. Nous verrons plus loin que nous avons notamment employé cet outil afin de rendre compte de la circulation des connaissances dans le réseau. Sans regarder dans le détail la nature des relations, il est également parfois intéressant de distinguer les relations positives des relations négatives. Le codage dans la colonne « lien » de la matrice de relations permet de revenir à cette information – en regroupant les codes 1 (lien fort) et 2 (lien faible) et en laissant séparés les codes 3 (lien négatif) et 0 (non lien).

Nous pouvons par exemple visualiser l'ensemble des relations de lobbying perçues dans le réseau total.



Graph 2: Graphe des relations de lobbying extrait du réseau total de relations

Ce graphe permet par exemple de visualiser quels acteurs mènent des actions de lobbying et auprès de quels autres acteurs ils le font.

## NOTIONS DE SPATIALISATION

Afin de saisir la signification du positionnement des actants sur les graphes, il est nécessaire de comprendre comment s'effectue leur spatialisation. Tout d'abord, quelques éléments théoriques permettent de contextualiser notre approche.

### AGRÉGATION DES DONNÉES

Notre objet d'étude est un réseau dirigé hétérogène puisqu'un couple d'actants peut être relié par plusieurs relations de natures distinctes. Par contraste, la majorité des algorithmes de spatialisation et d'analyse de réseau prennent en entrée un réseau homogène dont les relations sont le plus souvent non dirigées et seulement parfois pondérées ; ceci permet l'usage des outils de la théorie des graphes. Par conséquent, un traitement des données s'impose pour pouvoir utiliser de tels outils : il s'agit de l'agrégation des données qui consiste à filtrer ou à fusionner certaines données pour obtenir un graphe simple. Cette étape de traitement dépend de l'application visée. Géphi ne supportant pas les relations multiples alors que nous avons souvent codé plusieurs nature de relation entre deux actants – soit parce qu'un même acteur évoquait plusieurs types de relations entre deux actants soit parce que deux acteurs percevaient différemment une même relation entre deux actants – nous avons dû agréger l'ensemble des relations multiples afin d'obtenir uniquement des relations simples entre deux actants. Afin de ne pas tenir compte des « non liens » pour la spatialisation (deux actants liés s'attirant mutuellement, une liaison de type « non lien » n'aurait pas de sens pour la spatialisation que nous souhaitons) nous avons éliminé toutes les relations codées « 0 » dans la colonne « lien » des matrices de relation.

### VISUALISATION

« Le réseau d'actants consiste en plusieurs centaines de nœuds et milliers de relations. Pour le sociologue, il est quasi impossible de donner du sens à cette quantité de données sans avoir recours à des outils formels. En particulier, pour comprendre la structure du réseau, nous utilisons des méthodes de visualisation de grands graphes sur une carte de deux dimensions. Pour faire apparaître la structure de réseau, le principe de base est le suivant : les actants partageant des relations doivent se retrouver à proximité alors que les agents distants topologiquement doivent être éloignés géographiquement sur la carte. Une fois ce principe assimilé, il est possible d'inclure des contraintes supplémentaires pour la spatialisation en vue de faire apparaître d'autres informations telles que les liens entre scène et camp, notamment. Dans la littérature, peu d'algorithmes existent pour traiter ce type de question. Nous présenterons donc la méthode que nous avons adoptée pour mener à bien cette tâche. » (Extrait de la thèse de Samuel Martin)

L'algorithme de base choisi pour réaliser ce que nous appelons une spatialisation par

camp ou par scènes, est celui de Fruchterman-Reingold.

« Dans l'algorithme de Fruchterman-Reingold, deux types de forces sont présentes. Premièrement, tous les nœuds sont sujets à une force de répulsion importante à faible distance, inversement proportionnelle au carré de la distance. Deuxièmement, les nœuds voisins sont sujets à une force d'attraction proportionnelle à leur distance. » (Extrait de la thèse de Samuel Martin)

#### SPATIALISATION PAR COMMUNAUTÉS

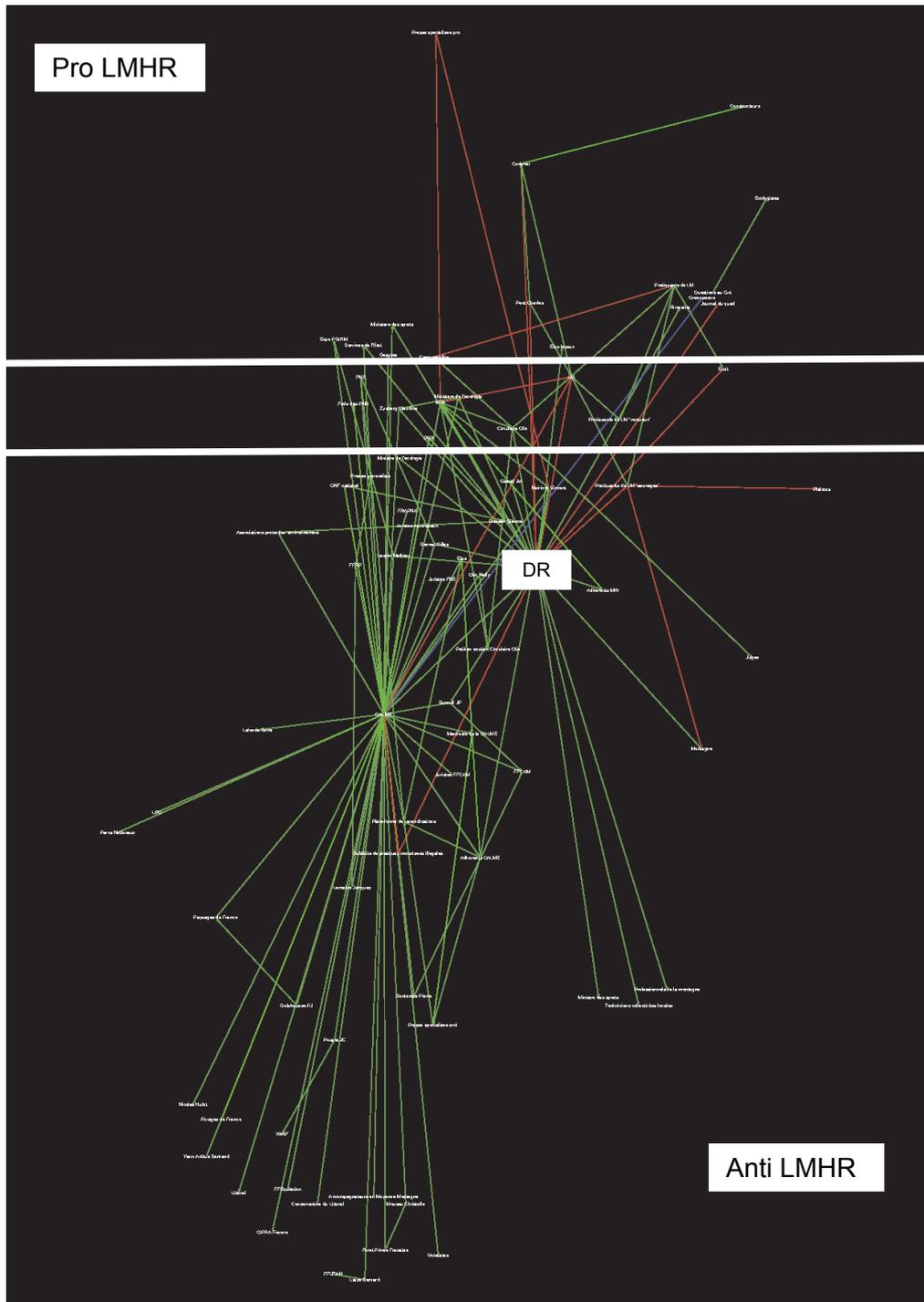
Afin de traiter notre problématique quant à la nature des liens entre actants faisant partie des défenseurs des LMHR d'un côté et de leurs détracteurs de l'autre ou encore entre actants appartenant à la scène nationale d'un côté et à des scènes locales de l'autre, nous avons choisi de spatialiser les actants par camp ou par scène. Pour cela, nous avons attribué *a priori* (sur la base de nos investigations) une scène aux actants apparemment situés plutôt sur l'une ou l'autre des scènes étudiées – sur la base de leur échelle principale d'action – et un camp aux actants qui se revendiquaient de la défense ou de l'opposition aux LMHR.

Deux types de spatialisations ont donc été programmées par mon collègue travaillant en mathématiques appliquées : une spatialisation par camp et une spatialisation par scène.

Il s'agissait que des secteurs regroupant les actants de tel camp ou de tel scène apparaissent sur les graphes. Pour cela, des centres relatifs ont été choisis pour chaque camp ou chaque scène. Les actants faisant partie de la scène ou du camp correspondant à chacun des centres ont subi une force d'attraction dirigée vers ce centre. Étant également attirés par les actants auxquels ils sont reliés par une quelconque relation codée dans les matrices de relation, chaque actant se positionne sur le graphe par rapport au centre du camp ou de la scène dont il fait partie ainsi que par rapport à son réseau de relation. Ces spatialisations sont réalisées par partir du réseau de relation total.

Les actants n'ayant pas de scène ou pas de camps attribué *a priori*, sont disposés sur le graphe uniquement en fonction de leurs relations. Ils ne sont attirés par aucun des centres définis pour chaque secteur du graphe.

On obtient ainsi les types de graphes suivants.



Graph 3: Point de vue de DR spatialisé par camps

Nous pouvons ici voir l'étendue du point de vue d'un acteur s'opposant aux LMHR à partir d'une spatialisation des actants par camps. Le camp des défenseurs des LMHR se trouve dans la partie haute du graphe, celui des opposants, en bas. Tous les actants n'ayant pas de camp d'appartenance défini (notamment les objets, les gestionnaires etc.) se retrouvent positionnés sur ce graphe en fonction de leurs relations. Nous proposons une bande séparant les deux secteurs du graphe plutôt qu'une ligne car à la charnière entre le secteur des défenseurs des LMHR et celui de leurs détracteurs les acteurs et actants possédants de nombreux liens avec des actants des deux camps se retrouvent mélangés



---

### 3.5 PRÉSENTATION DES SCÈNES ÉTUDIÉES

Nous allons maintenant expliciter sur quelles scènes nous avons décidé de mener nos enquêtes ainsi que les raisons pour lesquelles nous les avons choisies.

---

#### 3.5.1) SCÈNE NATIONALE

---

Étudier ce que nous appelons la scène nationale, revient à analyser les relations établies par les protagonistes des collectifs de défense et d'opposition aux LMHR à l'échelle nationale, ainsi que les relations établies par les services centraux des ministères des sports et de l'écologie, par les constructeurs d'engins motorisés de loisir, par les fédérations concernées etc.

Nous étudions ainsi les traductions qui se déploient entre des actants qui agissent à l'échelle nationale et dont les décisions peuvent, *a priori*, s'étendre sur tout le territoire français (évolutions législatives, expérimentations nationales telles que celle pour les PDIRM, établissement de nouvelles normes pour le matériel, modification des caractéristiques des engins etc.).

Comme nous le précisons dans notre problématique, cette distinction *a priori* d'une scène nationale n'insinue aucunement que cette échelle domine ou contraint des scènes locales qui lui seraient subordonnées. Des actants ou des associations d'actants issus de scènes locales peuvent venir contextualiser – au sens de Latour – les actants de la scène nationale et les actants de la scène nationale peuvent ne pas avoir de prise sur les actants locaux. Tout ceci n'est pas fixé en amont de notre travail de terrain et l'objet de ce travail réside bien dans la localisation « empirique » des actants centraux du réseau, qu'ils se situent sur la scène nationale ou sur des scènes locales.

---

#### 3.5.2) SCÈNE DU PARC NATUREL RÉGIONAL DU PILAT

---

Nous avons décidé de nous centrer, entre autres, sur la scène du PNR du Pilat car nous avons eu des échos des conflits et des tentatives de gestion ayant cours sur ce territoire. Les tentatives de gestion étant relayées dans d'autres régions, nous avons considéré que c'était un bon point d'entrée pour étudier la nature des liens qui pouvaient exister entre scènes locales et avec la scène nationale.

### 3.5.3) SCÈNE DU CANTON DE LA GRAVE – VILLAR D'ARÈNE

---

Nous nous sommes intéressés à la scène du canton de La Grave – Villar d'Arène car, contrairement à celle du Pilat, il ne semble pas y avoir de conflit apparent alors même qu'il existe une pratique du motorisé de loisir hors route. Nous voulions ainsi percevoir, en contrepoint d'une scène conflictuelle et à première vue connectée à d'autres scènes, la nature des liens constitués sur une scène que nous qualifieront de « silencieuse ».

### 3.5.4) SCÈNE DES CHAMBARANS (ATTITUDE QUAD)

---

La pré-enquête de notre Master 2 nous avait permis d'identifier une démarche – Attitude Quad – engagée par un Office de Tourisme des Chambarans (l'office de tourisme de Mandrin-Chambaran) ; démarche visant à traiter le problème des conflits d'usages provoqués par la pratique du quad sur le secteur et plus largement en Isère (Haye, 2009). Les données de la pré-enquête nous avaient amenés à penser que cette démarche, ayant mis en présence défenseurs et détracteurs de la pratique, aurait pu être à l'origine d'une reconfiguration des relations entre acteurs et de la création d'un nouveau réseau. C'est pourquoi nous nous étions centrés sur cette scène pour répondre à nos questionnements quant aux éventuelles reconfigurations de liens entre acteurs.

Ayant mis en lumière au cours de ce terrain de Master 2, des connexions d'actants de cette scène avec des actants de ce que nous appelons ici la scène nationale, nous pensons que les données de cette première enquête peuvent venir compléter le recueil de données de nos enquêtes de thèse. Par contre, si la méthodologie de recueil de données est proche de celle de notre thèse, elle n'est pas en tout point similaire, notamment en ce qui concerne le guide d'entretien et la grille d'analyse des données. C'est pourquoi ces matériaux seront exploités de manière périphérique. Ils permettront néanmoins d'éclairer certains aspects de la réflexion.

---

## CONCLUSION DU CHAPITRE 3

Notre méthodologie possède une architecture complexe. Afin de relever les traductions ayant cours dans le réseau relatif aux LMHR et permettant d'appréhender les dynamiques entre controverse et conflits sur le terrain, nous avons croisé les approches, des entretiens compréhensifs aux observations (plus ou moins impliquées) en passant par l'analyse de documents.

Les données ainsi relevées ont ensuite été traitées de manière à pouvoir être exploitées avec des outils de visualisation et d'analyse de réseau. Pour cela, des matrices de relations ont été construites et renseignées manuellement.

Cette architecture méthodologique a notamment pour ambition d'entrevoir des perspectives afin de combiner qualitatif et quantitatif tel que proposé par Venturini (Draft Version).

## **Partie 2**

Début de l'histoire

Immersion

Le cadre de la recherche étant posé (un tour d'horizon des thématiques liées à l'objet étudié a été effectué, une problématique a été élaborée et une méthodologie visant à répondre à cette problématique, construite) nous proposons maintenant de nous attarder sur les résultats de nos recherches.

D'après nos investigations, il y a peu de littérature scientifique en langue française sur la question des loisirs motorisés tout terrain. Nous en déduisons que peu de chercheurs français sont familiers de ces pratiques et des problématiques liées. C'est pourquoi nous proposons une première approche de nos résultats visant à immerger le lecteur dans la pratique, les argumentaires de la controverse et la dynamique des mobilisations autour des LMHR.

---

## CHAPITRE 1 APPROCHE ETHNOGRAPHIQUE DES LOISIRS MOTORISÉS

Après une première partie dense en théorie, visant à cadrer la recherche, nous proposons une entrée dans l’imaginaire du monde étudié.

L’observation participante nous a permis de mieux comprendre le langage et les valeurs des acteurs pratiquant les LMHR.

*Juillet 2010,*

*Je participe à un stage d’enduro à La Gorre, Ardèche. Je n’aurais jamais pu apprendre et comprendre tout ça en menant des entretiens. Je vais maintenant pouvoir rouler avec les pratiquants et donc partager leur pratique pour mieux la saisir.*

Si nous entrons dans le monde des pratiquants de LMHR, nous ne proposons pas d’immersion dans des activités non motorisées offrant l’occasion de croiser des engins à moteur ou encore dans des actions de terrain d’opposants à des événements. Il n’y a pas ici de symétrie de regard alors même que notre méthodologie nous a permis d’observer de manière symétrique ces différents univers.

Nous avons dû faire un choix dans la présentation de nos résultats afin que notre écriture ne soit pas redondante. Nous réservons donc les observations liées aux pratiques non motorisées et aux activités des opposants à notre partie portant sur la manière dont certains objets mobilisent – font agir – les acteurs du réseau étudié.

Ce choix de mettre en avant le monde des pratiquants de LMHR se justifie, en outre, par le fait que cette thèse porte sur ces activités, encore peu étudiées. Par contre, concernant les pratiques non motorisées, il existe une littérature beaucoup plus riche et abondante, permettant de saisir ce qui se joue en leur sein. La liste serait trop longue pour être dressée ici de manière exhaustive mais nous pouvons évoquer les travaux de Boutroy (2007), de Vignal (1999) de de Léséleuc (2000), de Schut (2005), de Vachée (2000) etc. Toutes ces études et analyses d’activités non motorisées offrent déjà une vision détaillée des émotions éprouvées par leurs pratiquants, de leur rapport à la nature ou aux autres. Pour ce qui concerne spécifiquement le rapport entre ces pratiquants et engins motorisés utilisés dans le cadre de LMHR, nous nous y attarderons donc dans la deuxième section visant à présenter nos résultats.

---

### 1.1 LE 4X4

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. Ils permettent déjà, néanmoins, de passer dans bien des endroits. 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 pratiquants de 4x4 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 telle que la chasse, l'affouage etc.

---

### 1.1.1) LES ENGINES ET LES MODALITÉS DE PRATIQUE

---

Il existe différents types de véhicules et diverses manières d'aborder la conduite du 4x4. Cependant, tous semblaient relever du même monde dans les années 1990<sup>60</sup> : « Au feu rouge, propriétaire de vieux Land à bout de souffle et gentleman au volant d'un Range flambant neuf se saluent : ils appartiennent au même monde. Acheter un 4x4, n'importe lequel, c'est afficher haut et fort son anti-conformisme automobile. »<sup>61</sup> (Thierry and Vargiolu 1990 p. 15).

#### 1.1.1.a) Les véhicules

---

Du Sport Utility Vehicle (SUV) au 4x4 préparés pour les raids, il existe toute une série de gammes de véhicules à quatre roues motrices.

Les SUV se situent à mi-chemin entre les berlines et les 4x4 ; ils possèdent des caractéristiques – 4 roues motrices – leur permettant de quitter le bitume mais restent principalement à usage routier. Le plus souvent, ils ne possèdent pas de boîtes de vitesse courtes, indispensables pour franchir certaines difficultés présentes sur les chemins. Ces véhicules sont bien souvent utilisés par des personnes ne sortant pas des routes goudronnées, pour le sentiment de sécurité qu'il procure au conducteur – sécurité pourtant

---

60 Une investigation plus spécifique aux pilotes de 4x4 de nos jours serait ici nécessaire pour vérifier l'actualité de cette affirmation.

61 Citation tirée d'un ouvrage d'initiation au 4x4.

remise en cause par certaines études<sup>62</sup> - pour son espace intérieur important ou pour son esthétique.

Parmi les « vrais » 4x4, il existe des modèles plus ou moins polyvalents, des franchisseurs à toute épreuve aux plus confortables et chics. Les plus efficaces en terrain difficiles sont aussi souvent les plus rustiques et robustes. Une grande part de la clientèle « grand public » recherche néanmoins des véhicules plus confortables leur permettant d'accéder à la plupart des chemins.

Les 4x4 de série mis sur le marché sont homologués et permettent d'emprunter toutes les voies ouvertes à la circulation. Comme nous l'indiquons en préambule, certains engins subissent des modifications afin de surmonter des obstacles, on dit qu'ils sont « préparés ». Ces véhicules sont utilisés pour partir en raid à l'assaut de dunes ou de borbiers. Il arrive également qu'ils constituent une marque de distinction. En augmentant la garde au sol ou la taille des pneus, certains adeptes du 4x4 se sentent plus imposants, plus dominateurs.

*« Au milieu d'un embouteillage inextricable, un homme soupire d'aise au volant de son 4x4 anglais. On sent, à son sourire en coin, un petit plaisir à dominer les toits des autres autos, pourtant coincées comme lui, engluées même : « ... enfin seul ! » annonce la légende [d'une publicité]. »* (Thierry and Vargiolu 1990 p. 14).

*« Sans compter le sentiment de sécurité qu'offre une voiture dont le gabarit rassure son propriétaire autant qu'il impose le respect aux autres automobilistes »* (Allignol 1989 p. 7).

#### 1.1.1.b) Les modalités de pratiques

Les différents véhicules que nous venons de présenter sont utilisés dans le cadre de pratiques de différents types, de l'usage urbain aux rallyes raids en passant par l'usage utilitaire.

Certains se cantonnent aux routes de villes et de campagne sans jamais poser leurs roues sur les chemins de terre.

D'autres sillonnent les chemins à l'occasion de randonnées leur permettant de découvrir les paysages et parfois la culture de régions plus ou moins éloignées de leur

---

62 « les occupants des SUV sont bien protégés, mais pas autant que ne le laisse supposer la géométrie de ces véhicules.. L'agressivité des SUV est environ deux fois plus élevée que celles des voitures de tourisme «classiques» et la configuration de leur partie frontale est à l'origine de blessures plus graves en cas de collision, en particulier chez les piétons, les cyclistes et les motards. » : [http://www.bfu.ch/PDFLib/910\\_68.pdf](http://www.bfu.ch/PDFLib/910_68.pdf), consulté le 4 Juin 2012.

domicile. Le 4x4 est alors le moyen de se déplacer au cœur des régions traversées, au plus près de la terre dont elles sont constituées.

Le 4x4 peut aussi être utilisé dans une perspective sportive, consistant à franchir divers obstacles tels que des pierriers, des bourbiers ou des dunes. Le pilotage du véhicule est alors au cœur de l'activité.

Les rallyes et raids, en France et à l'étranger, sont aussi le lieu d'expression de ces engins, voyageurs par excellence. Comme nous le verrons dans la section suivante, une partie de l'imaginaire du 4x4 trouve ses sources dans des grands raids, plus ou moins anciens et mythiques.

Toutes ces modalités de pratique peuvent se dérouler dans un cadre organisé par des professionnels ou des clubs ou bien hors cadre, entre amis ou en famille. Les sorties sur les chemins se font seuls ou en groupe.

Le 4x4 n'est parfois pas une fin en soi mais plutôt un moyen. L'aspect utilitaire de ce véhicule en fait un candidat pour une utilisation visant à accéder au lieu d'activités telles que la chasse, l'affouage, le VTT ou encore l'escalade.

Il faut également différencier une pratique de loisir d'une pratique dans un cadre professionnel. Certains corps de métiers, obligés d'emprunter des chemins pour accéder à leurs lieux de travail, se voient obligé de recourir à l'usage d'engins tous-terrains tels que les 4x4.

Toutes ces catégories de pratique sont toutefois souvent plus floues que ce que notre présentation laisse paraître. En effet, la frontière est parfois poreuse entre pratique professionnelle et de loisir – le même engin pouvant être utilisé pour ces deux modalités – ou encore entre randonnée et rallye raid – certains pratiquants s'adonnant à la randonnée tout au long de l'année dans la perspective de partir en rallye à l'occasion de leurs vacances.

### 1.1.2) L'ESPRIT D'AVENTURE, LES GRANDES CONQUÊTES

---

Pour évoquer des conquêtes et des rallyes un peu moins célèbres que le Paris-Dakar mais tout autant, voire plus, empreints d'un parfum d'aventure emblématique de la pratique du 4x4, nous avons suivi, au fil des mots, les expressions évocatrices de cette activité.

L'imaginaire entourant ces expéditions transparait dans les retours d'expérience apportés par les pratiquants ou leurs proches comme la fille de Louis Andouin-Dubreuil, explorateur ayant participé aux croisières Citroën des années 1920.

« *Les conquérants qui participèrent à la lente pénétration du Sahara* » (Audoin-Dubreuil 2008 p. 17)

« *J'avais écrit « nous vaincrons le Sahara ! »* »

« *Le lac blanc est le Sahara, un immense océan de sable dans lequel les tempêtes engloutissent les caravanes...* » (Audoin-Dubreuil 2008 p. 18)

Durant la deuxième moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle « *la dernière page des grandes explorations du Soudan est tournée. L'ère de la conquête s'annonce* » (Audoin-Dubreuil 2008 p. 23)

« *A la porte du désert des déserts, face à l'impressionnante déchirure du massif montagneux, je compris l'extrême désir de solitude qui conduit les hommes vers des retraites mystique* » (Audoin-Dubreuil 2008 p. 101)

« *Je devais, des années plus tard, dans un bordj de terre rouge dominant le Gourara, comprendre que la splendeur alliée au silence puisse conduire à un état presque religieux* » (Audoin-Dubreuil 2008 p. 101)

« *Je vous présente l'invention dont Jules Verne n'eut pas l'idée : le méhari d'acier buveur de pétrole et d'huile. Ce digne animal du désert vient d'être chaussé de chenilles* » (Audoin-Dubreuil 2008 p. 117)

« *Méharis et chenilles se croisèrent et se recroisèrent, s'évitant, se provoquant en une course folle, marquant de leurs sillons, marquant de leurs sabots, les sables éternels que le premier vent de l'aube purifierait de toute trace.* » (Audoin-Dubreuil 2008 pp. 135–136)

Des mots qui s'égrainent laissent entrevoir un monde : « *inconnu* », « *imagination* », « *continents ignorés* », « *rêves* », « *fantasmes* » (Audoin-Dubreuil 2008 pp. 18–19)

Les mots de concurrents du Camel Trophy, rallye raid ayant sillonné les pistes du monde entier de 1980 jusqu'en 2000 évoquent eux aussi l'aventure et l'évasion.

« *Chaque Camel Trophy est unique, exceptionnel, chargé de sa propre aventure* » (Bernardelli and Cazard 1991 p. 7)

En parlant du Camel Trophy de 1989 ayant eu lieu en Amazonie, un concurrent s'exprime en ces termes : « *Nous avons vécu quinze jours d'une rare intensité. Partageant les corvées, les galères, les rigolades, nous découvrîmes l'univers des derniers pionniers, ceux qui ont transformé l'Amazonie en far-west des temps modernes. Sur les pistes défoncées qui relient Alta Foresta à Santarem, au bord du fleuve Amazone, nous vécûmes, l'espace d'un Trophy, au gré des sensations fortes : statues de boue essayant d'extraire les Land Rover de leurs pièges glaiseux, prises faciles pour les moustiques* » etc. etc. (Bernardelli and Cazard 1991 p. 10)

La légende de cette course est encore vivace. Certains en parlent avec émotion, d'autres collectionnent les véhicules ayant participé aux épreuves.

### 1.1.3) L'AVENTURE AUX PORTES DE CHEZ SOI

---

Sans aller aussi loin et sans rechercher des milieux aussi hostiles, certains partent à l'aventure en 4x4 aux portes de chez eux, sur les pistes françaises. Randonnées préparées sur les cartes IGN (de l'Institut Géographique National) ; étapes entre les champs, les prairies ou les forêts ; bivouacs improvisés au cœur de la campagne sont autant d'ingrédients des « évasions de proximité ».

*J'ai eu l'occasion de participer à une de ces randonnées au cours de laquelle quelques péripéties m'ont permis d'approcher ce sentiment d'aventure.*

*Dans une jolie pente en dévers, nous avons croisé un arbre en travers du chemin, reposant en hauteur sur un fil de téléphone embarqué au passage. Ne pouvant dégager l'arbre sans risque que le tronc roule sur les véhicules et/ou rompe le fil de téléphone, il a fallu faire demi-tour (la pente n'était pas négociable en marche arrière) en s'enfonçant légèrement dans la couvert boisé, en pente. Cette manœuvre réalisée, nous sommes redescendus et avons choisi une piste nous amenant au même endroit que la précédente. Ce sont ces moments qui plaisent (entre autres) aux pratiquants, c'est ce qui fait de la rando une aventure. Ils parlent bien d'aventure, les grandes explorations 4x4 des débuts ne sont pas loin. Même sur les pistes françaises, à quelques encablures des habitations, il est possible de retrouver ce parfum d'évasion.*

*Peu de temps avant la fin de la balade, nous attaquons un chemin en forêt extrêmement boueux, le pilotage tout terrain commence. J'ai un paramètre en plus à gérer, c'est une tente de toit fragile qui ne doit surtout pas heurter des branches trop rigides ou des troncs qui penchent... Je me sors de ces bourbiers sans trop de difficultés mais j'y ai appris qu'il ne fallait jamais lâcher (l'accélérateur). Même si ça semble bloquer un peu, même si le véhicule part en patinette, interdit de lâcher l'accélérateur, sinon c'est l'embourbement assuré. J'ai la sensation qu'il faut « en avoir » pour passer. Parmi les autres pilotes il y a une seconde femme et au début du bourbier, elle se pose et ne parvient pas à sortir. On lui reproche de ne pas avoir assez de cran pour maintenir les gaz. Ces passages permettent de prouver qu'on a du cran, c'est ça.*

L'aventure peut aussi trouver ses sources dans un imaginaire lié aux chemins. Ainsi, certains pratiquants férus d'histoire et de vieilles pierres trouvent leur bonheur dans la recherche d'anciennes voies de passage, notamment les voies romaines. Ils parcourent ainsi des trajets mythiques au volant de 4x4 remplaçant la cavalerie de l'époque. Ils sont alors intarissables sur l'histoire de ces voies et du patrimoine qu'elles représentent.

#### 1.1.4) LE PILOTAGE

---

Entre 4x4 préparés et 4x4 de série, l'approche n'est pas la même. Certains militent pour un pilotage en douceur avec des 4x4 de série. Ainsi, par exemple, deux formateurs d'une école de pilotage prônent une pratique avec des véhicules non modifiés basée sur des techniques subtiles visant à réduire au maximum les traces et les empreintes laissées par le passage des engins. Ils aiment à employer des préceptes tels que « aussi lentement que possible, aussi vite que nécessaire » ou « il faut se dépêcher d'aller doucement ». Toute l'approche est fondée sur le maintien permanent du contrôle moteur des mouvements du véhicule afin de ne pas se laisser embarquer par l'inertie qui peut avoir pour effet des freinages incontrôlés et par suite, de fortes dégradations des chemins empruntés.

Ce pilotage en finesse n'est pas forcément de mise chez les pratiquants qui aiment à se mesurer aux éléments qu'ils affrontent. La puissance devient la règle, au détriment du contrôle.

#### 1.1.5) LA CB (CITIZEN BAND)

---

Les pratiquants de 4x4, bien que confinés dans leurs véhicules, vivent néanmoins pour la plupart des aventures collectives. En effet, un objet essentiel permet de relier tous les membres d'une colonne de 4x4, forgeant un esprit de groupe, la CB.

Les CB permettent d'échanger des informations tout en roulant. Cela permet notamment de prévenir les véhicules qui suivent de la présence d'un obstacle, d'un changement de direction ou toute autre indication nécessaire pour le pilotage. La CB est également utilisée pour échanger des anecdotes, pour maintenir des relations entre les pilotes enfermés dans leurs véhicules. Cela rend l'activité plus « collective ».

#### 1.1.6) LA CARTE IGN ET LE GPS

---

L'aventure commence avant même de tourner la clé de contact, avant même d'entrer dans le véhicule. Chez soi, afin de préparer la sortie, muni de cartes IGN, de crayons et de marqueurs, le responsable de la randonnée imagine petit à petit le parcours qui va être emprunté. Le moins de bitume possible, passer à côté de monuments ou autres sites remarquables, suivre une ligne de crête, autant d'exemples de paramètres qui peuvent être pris en compte et que la carte permet de se représenter.

Une fois assis dans leurs 4x4, pilotes et co-pilotes œuvrent de concert pour suivre au mieux le tracé prévu, tout en tenant compte des décalages possibles entre ce que la carte indique et les réalités du terrain. Tel ou tel chemin peut s'avérer interdit, tel autre peut avoir disparu etc. etc. C'est un jeu de tous les instants que de négocier entre la carte et les chemins effectifs.

### 1.1.7) L'AMÉNAGEMENT DU VÉHICULE

---

C'est tout un art que d'aménager son 4x4. Pour beaucoup, cela fait partie de l'imaginaire de la pratique et du voyage. Penser à tous les éléments qui seront utiles, optimiser l'espace qui reste relativement réduit, maximiser le confort pour apprécier les moments où les éléments se déchaînent. Si certains roulent à la journée, beaucoup partent régulièrement deux jours voire plus afin de passer une soirée « loin de tout » - je mets de guillemets car cela peut, en fait, être proche d'habitations isolées ou de voies de circulation bitumées.

Le bivouac entre amis ou en famille, fait partie du plaisir de la pratique et constitue un élément à part entière de l'activité.

*Nord Isère, point de regroupement pour le départ de la randonnée du jour. Le p'tit jeune de la bande arrive dans son 4x4 récent avec une nouvelle tente de toit, flambant neuve. Les aînés commencent à le charrier et commencent à discuter des avantages de tel ou tel modèle ; confort, robustesse etc.*

---

## 1.2 LA MOTO : TRAIL, ENDURO, TRIAL

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.

### 1.2.1) LES ENGINS

---

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, plus « nerveuses », uniquement réservées aux circuits fermés ; 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.

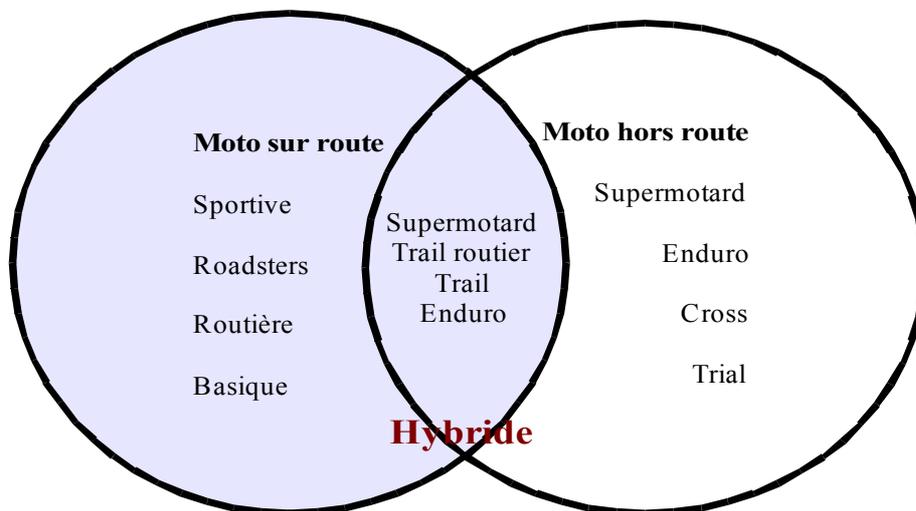


Figure 6: Typologie des motos allant sur la route et sur les chemins

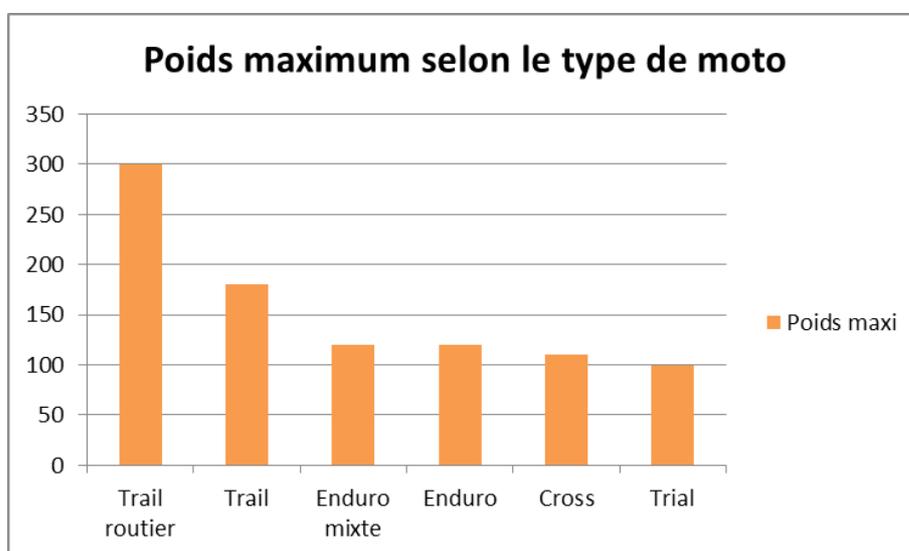


Figure 7: Poids maximum selon le type de moto

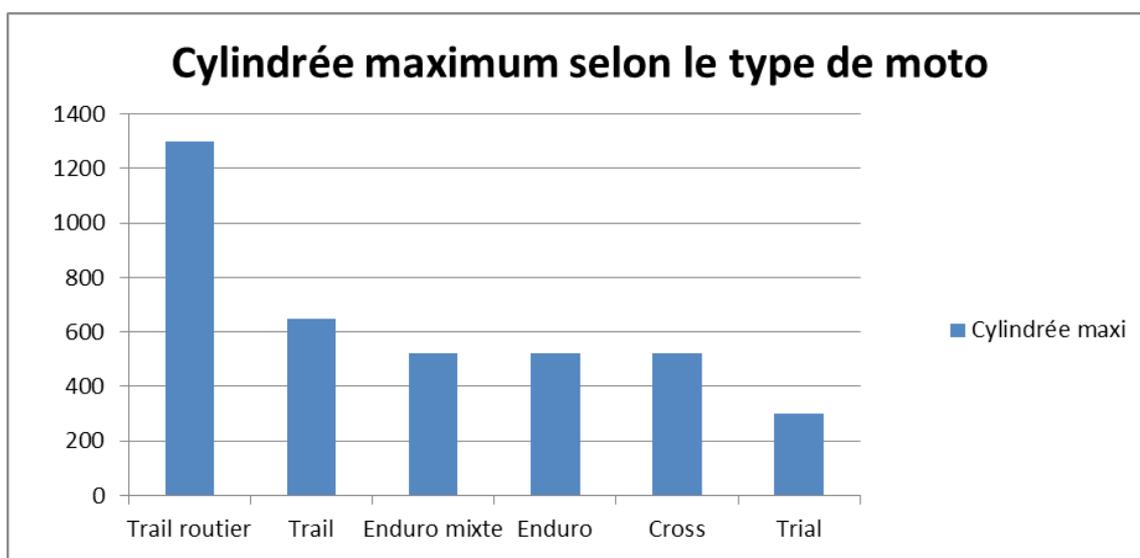


Figure 8: Cylindrée maximum selon le type de moto

## Les différents types de motos



**Moto trail**, entre la moto de route et la moto d'enduro, la moto trail permet d'effectuer des randonnées au long cours sur les pistes

Photo extraite du site :  
<http://moto.caradisiac.com>



**Moto de trial**, légère, maniable, cylindrée relativement faible mais rapport poids / puissance permettant de franchir des obstacles imposants

Photo extraite du site :  
<http://blog.crazymoto.net>



**Moto d'enduro**, plus puissante et plus lourde que la moto de trial, elle permet de parcourir de longues distances sur des chemins parfois techniques

Photo extraite du site :  
<http://www.moto-station.com>



**Moto cross**, non homologuée, maniable, puissante, avec des pneus à tétines favorisant une bonne accroche, ces motos sont utilisées sur circuits cross avec pour objectif de parcourir les boucles le plus vite possible

Photo extraite du site :  
<http://www.motocrossauctions.co.uk>

*Figure 9: Les différents types de moto tout-terrain*

## 1.2.2) L'ESPRIT DEUX-ROUES

---

Il existe une identité forte autour de la pratique du deux roues, que ce soit sur la route ou sur les chemins. Cela est sans doute lié au fait que cette activité nécessite un apprentissage et un engagement minimum pour les personnes qui souhaitent s'y adonner. Partant de notre expérience personnelle, nous allons nous immerger dans ce monde bien particulier.

Rencontres de Rochepaule, 24 Juin 2011

*Un intrus, j'ai très vite l'impression de ne pas être à ma place... Ma moto leur a tout de suite fait savoir qui j'étais. On a bien vite retiré clignotants, rétroviseurs, phare arrière – qui ne résisteraient pas aux multiples chutes... Il reste le réservoir en métal... qui risque de plus être dans le même état demain soir !*

*Au cours de la soirée, je me suis mieux intégrée mais tout le monde est surpris que je vienne seule, je ne suis ni initiée, ni accompagnée !*

*Sur l'annonce de ces journées de Rochepaule, c'était indiqué « parcours tout niveau » et ce rassemblement concerne les membres d'un forum regroupant des débutants et des experts. Je pars donc la fleur au fusil malgré les difficultés pour trouver une remorque me permettant d'amener ma moto et les mésaventures du trajet avec des sangles qui se défont.*

*Durant la soirée d'accueil, autour d'un barbecue, je commence à comprendre que ça ne sera pas si évident. Un pays à pierres, des caillasses qui roulent, un vrai tapis roulant sous les motos. Je connais ça à VTT et ça ne me plaît pas trop. Je n'ai pas beaucoup d'expérience à moto, juste cinq jours d'apprentissage l'été précédent. Je passe la nuit à me demander ce que je fais là et puis le matin, en me levant, je me prépare devant ma tente. Ils sont tous en groupe et échangent gaiement sur les exploits qu'ils vont réaliser durant cette journée. Je suis seule et j'essaie tant bien que mal de m'équiper avec tout mon attirail flambant neuf, acheté exprès pour l'occasion la veille. Les genouillères et les coudières, ça j'ai l'habitude, j'ai pris celle que je mets en VTT. Par contre, la dorsale, les bottes et le casque intégral, ça c'est nouveau. Je me sens un peu décalée par rapport à tous ces mecs et ces quelques filles dont les protections sont déjà usées par des heures de pratique. J'avais convenu avec un petit groupe rencontré la veille au soir de rouler un peu avec eux. J'attends un moment mais je ne les trouve pas alors je m'engage seule sur la spéciale. Un vrai calvaire ! Je n'ai pas roulé depuis un an et le terrain n'est vraiment pas facile. J'arrive à retrouver certaines sensations mais je commence à tomber. Je m'épuise à essayer de relever ma moto. Parfois j'y arrive seule, parfois quelqu'un est obligé de s'arrêter pour me la relever. Je perds confiance et je finis exténuée mon premier tour.*

*Finissent par arriver les deux motards qui m'avaient aidé à retirer mes phares et*

*rétroviseurs. Ils me proposent de faire la liaison avec moi. Je les préviens qu'ils vont sûrement vraiment devoir m'attendre et que je ne me débrouille pas bien mais ils sont partants. C'est donc reparti, gaz, on s'engage. Des pierres qu'ils disaient la veille au barbecue... effectivement ce sont des lits de caillasses qu'il faut remonter. A la descente ça va, c'est comme en VTT mais à la montée, je ne trouve pas d'adhérence. En plus, mes pneus sont trop gonflés parce que je n'ai pas de gripster – pièce qui sert à maintenir la chambre à air contre le pneu pour éviter que la chambre à air ne tourne – ce qui diminue fortement l'adhérence de ma moto. Mes compagnons se voient régulièrement obligés de finir les montées à ma place, montant ma moto alors que je poursuis à pied. Finalement, ce qui devait arriver arriva, alors que nous n'avions parcouru qu'une petite partie de la liaison, je bascule mais cette fois-ci, je n'ai pas le temps de réagir et je me coince la jambe sous la moto – qui pèse aux alentours de 120 kg... Retour à la case départ, cette fois-ci en 4x4, la jambe dans une atèle. Rangés les bottes, la dorsale et le casque tout neuf !*

*Une initiation un peu rude. Comme ils disent, « c'est le métier qui rentre ! ». Je trouve qu'il est un peu douloureux le métier mais j'ai l'impression d'avoir vécu une sorte d'initiation. En 24 heures, j'ai franchi quelques étapes de l'introduction dans le milieu « fermé » de la moto tout terrain.*

---

### 1.2.3) L'ÉQUILIBRE

---

Le pilotage d'une moto est un jeu d'équilibre sur un axe formé par les deux roues. Pour cela, le pilote doit doser finement l'usage qu'il fait de la poignée d'accélérateur et de la manette d'embrayage.

Juillet 2010, Domaine de La Gorre

*Je débute la moto à l'occasion d'un stage d'une semaine pour ados. Je pensais venir observer le déroulement d'un tel stage mais je me retrouve très vite avec une moto et tout l'attirail qu'il faut pour pratiquer.*

*Je pilote donc pour la première fois un deux-roues motorisé. Durant les premières heures, voire les premiers jours, j'ai la sérieuse impression que je dois mener un réel travail de dressage de l'engin, je dois le dompter afin d'éviter qu'il ne m'embarque trop vite ou avec un mauvais angle. C'est bien la personne qui est sur la moto qui a la charge et les outils pour réguler vitesse et direction mais au début, il est très difficile de réguler l'usage de la poignée des gaz ou encore de la manette d'embrayage. La finesse que requiert un pilotage en douceur n'est pas évidente à acquérir dès le départ et il arrive souvent que ce soit l'engin qui embarque son pilote sans que ce dernier ne soit capable de contrôler la trajectoire.*

Pour utiliser une personnification parlante, célèbre métaphore employée au domaine de La Gorre, la puissance de Dieu se situe au niveau de la poignée de l'accélérateur alors que la manette d'embrayage représente Jésus le sauveur. En effet, tourner la poignée de l'accélérateur apporte la puissance alors que la manette d'embrayage permet de se sortir de situations délicates et évite souvent de courir à la catastrophe.

---

#### 1.2.4) LA CONQUÊTE DES SOMMETS

---

Si certains pratiquants de 4x4 partent à l'aventure sur les pistes de France ou d'autres pays, des motards s'adonnent à la conquête des sommets. L'aventure et l'exploit consistent alors à atteindre des sommets accessibles uniquement par des sentiers étroits – souvent interdits à la pratique. Si ces pratiques sont fortement décriées pour leurs impacts sur l'environnement – faune, flore et personnes recherchant le calme des montagnes – elles impressionnent également, aussi bien les adeptes de la pratique que certains détracteurs. En effet, les activités motorisées sont souvent rejetées du fait de l'absence apparente d'engagement physique : la nature se mérite mais eux y vont à l'aide de moteur et ne payent pas de leur sueur l'accès à ce milieu. La conquête de sommets à moto par des petits sentiers constitue un exploit sportif qui est parfois reconnu par les opposants à la pratique, même s'il est rejeté pour ses conséquences sur l'environnement.

---

#### 1.2.5) L'ENTRETIEN DU VÉHICULE

---

L'entretien méticuleux du véhicule fait partie intégrante de la pratique. Après chaque sortie, nettoyer le filtre à air, vérifier l'état de la chaîne, la pression des pneus et l'usure des « tétines » – crampons des pneus.

Par ailleurs, d'après certains spécialistes de l'activité, bien connaître la mécanique de son engin est essentiel pour piloter correctement et ne pas user prématurément des pièces fragiles telles que l'embrayage.

---

### 1.3 LE QUAD

---

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 le ralentissement des ventes de moto l'hiver et avait pour objectif d'être capable d'adhérer sur la neige, le sable ou la boue. 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.

---

### 1.3.1) LES ENGINES

---

Il existe différents types de quads. Du quad sportif – pour rouler sur circuits – au quad agricole – utilisé pour prendre le relais des tracteurs pour certaines tâches, en passant par le quad utilisé pour la randonnée.

Les quads pour la randonnée sont plus ou moins puissants et les pratiquants qui commencent souvent par des petites cylindrées montent la plupart du temps en gamme par la suite, établissant ainsi leur place dans la hiérarchie.

---

### 1.3.2) LE DERNIER ARRIVÉ

---

Contrairement au 4x4 et à la moto qui ont une histoire relativement ancienne – trouvant leur racines dans deux guerres mondiales notamment – le quad est récent et il n'existe pas de réelle culture associée. Les adeptes de 4x4 et de moto puisent leur imaginaire dans les grandes conquêtes passées ainsi que dans des rallyes raids célèbres. Les pratiquants de quad, par contre, construisent leur histoire au fil des années sans repères remarquables pour l'instant.

---

### 1.3.3) LE BOUC ÉMISSAIRE

---

Du fait de cette absence d'histoire marquante, ainsi que de la facilité d'accès à la pratique, les quads sont souvent montrés du doigt comme étant les responsables du rejet des loisirs motorisés d'une manière générale. En effet, le pilotage du quad ne nécessitant *a priori* ni un apprentissage tel que celui inhérent à la moto, ni un investissement financier tel que l'achat d'un 4x4, les nouveaux arrivants sont perçus comme des néophytes qui ne font pas l'effort de s'intéresser aux contraintes liées à une pratique sur les chemins.

En outre, la facilité d'accès à l'activité a provoqué une augmentation brutale du nombre d'engins motorisés sur les chemins, après l'homologation des quads pour la circulation sur les voies ouvertes aux véhicules motorisés. Cette augmentation aurait été à l'origine du renouveau des mobilisations contre les loisirs motorisés d'après les pratiquants de 4x4 et de moto.

---

#### 1.3.4) REPRODUCTION DU MODÈLE DE L'AVENTURE

---

Le modèle de l'aventure présenté pour le 4x4 semble être reproduit dans la pratique du quad.

Un rallye qui illustre bien ce modèle est la Transfennec. Les expressions et termes employés pour commenter ce raid sont proches de ceux utilisés pour qualifier les conquêtes en 4x4.

*« Aventure », « nomades d'un nouveau genre », « Affronter les dunes du Sahara », « Partir à l'assaut de paysages grandioses et irréels », « émotion du désert », « Avant d'être un raid mécanique, c'est d'abord et avant tout une grande aventure »* etc.<sup>63</sup>

---

#### 1.3.5) LE PILOTAGE, D'ASPECT FACILE MAIS TRAÎTRE

---

Si le pilotage du quad est d'aspect facile, quatre roues, un guidon et la plupart du temps une boîte de vitesse automatique, il est souvent traître. Un certain nombre de nouveaux propriétaires de quad sortent ainsi une ou deux fois avant de se faire peur et de laisser leur engin au garage. En effet, malgré les quatre roues, les quads se renversent facilement, ce qui peut s'avérer très dangereux pour le pilote.

Ainsi, des pompiers pratiquants assidus de quad avaient voulu intégrer cet engin à la flotte de véhicules des pompiers de leur département. Cependant, leur chef, s'étant renversé lors de l'une de ses premières sorties, a refusé que l'usage du quad se généralise pour les interventions dans le département.

---

### CONCLUSION DU CHAPITRE 1

Ce premier chapitre visait à familiariser le lecteur avec les différentes activités motorisées hors route en partant de trois grandes catégories d'engins, les 4x4, les motos et les quads.

Nous avons présenté quelques caractéristiques techniques de ces engins avant de

---

63 Extraits des commentaires des vidéos des éditions de la Transfennec 2008 et 2010.

donner un aperçu des différentes manières de s'en saisir et les imaginaires qui les entourent. Il existe souvent un imaginaire fort autour des activités déployées, même lorsque celles-ci se déroulent dans des milieux ruraux proches de zones urbanisées. La référence reste souvent l'aventure, la grande épopée pour les randonnées ou bien la lutte contre des éléments naturels pour les activités plus localisées tels que les parcours de trial.

Nous pouvons retracer un espace des pratiques à deux dimensions allant en abscisse des milieux urbains aux espaces sauvages inexplorés et en coordonnées d'une faible confrontation aux éléments naturels à une très forte confrontation à ces éléments. Cette figure permet de visualiser différentes modalités de pratique et de saisir certaines de leurs caractéristiques.

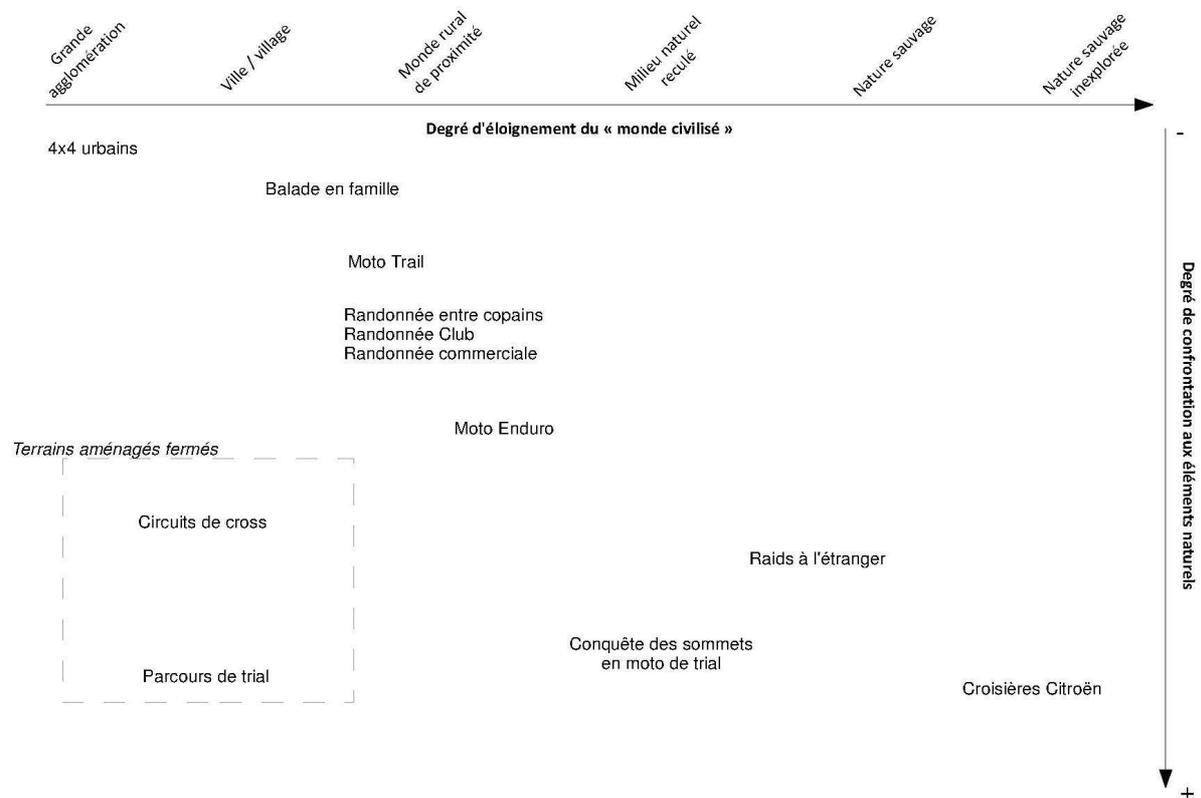


Figure 10: Typologie des pratiques de LMHR en fonction des espaces traversés et du degré de confrontation aux éléments naturels

Nous reviendrons sur cet espace des pratiques à la suite du chapitre de présentation des arguments de la controverse afin de visualiser quels arguments sont liés à quels types de pratique.

---

## CHAPITRE 2 PREMIÈRE APPROCHE DE LA CONTROVERSE, LES ARGUMENTS STÉRÉOTYPÉS

Les incertitudes entourant les LMHR sont diverses et multiples. Elles portent tant sur leurs impacts sur les milieux naturels et humains que sur des questions juridiques. Tout ceci donne vie à une controverse autour de ces activités.

Nous allons maintenant détailler les différents types d'incertitudes auxquels les acteurs font face avant de présenter les acteurs qui prennent part à la controverse puis, dans un troisième temps, les arguments génériques qui s'échangent entre eux.

---

### 2.1 DES INCERTITUDES DE DIVERSES NATURES

---

#### 2.1.1) 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 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 CALME a produit une fiche permettant aux usagers des espaces naturels de faire remonter des informations sur des pratiques motorisées illégales.

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.

---

#### 2.1.2) 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 and 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 and 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. Tous ces facteurs sont hautement contextuels ce qui rend difficile toute généralisation de résultats d'études d'impact locales.

---

### 2.1.3) INCERTITUDES JURIDIQUES

---

Pour comprendre le cadre dans lequel les acteurs de la controverse sur les loisirs motorisés hors route évoluent, nous proposons un éclaircissement du cadre juridique les concernant. Bien que la sociologie de l'acteur-réseau mette fin à l'idée de l'existence d'un contexte macroscopique ayant une influence sur des ordres locaux, il nous semble nécessaire de proposer une description précise du cadre juridique relatif aux pratiques étudiées dans la mesure où celui-ci s'impose, au moins officiellement, aux acteurs. Acteurs qui se l'approprient toutefois de manières diverses.

#### 2.1.3.a) [Loi sur la circulation des engins motorisés dans les espaces naturels \(5 janvier 1991\), dite Loi Lalonde](#)

---

L'élément central de cette loi est contenu dans l'article 1er qui indique que « la circulation des véhicules à moteur est interdite en dehors des voies classées dans le domaine public routier de l'État, des départements et des communes, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur » (Art 1er Loi Lalonde 5 janvier 1991). Des précisions complémentaires sont disponibles dans les textes réglementant les différents types de voies selon leurs statuts (cf. annexe 4). En outre, dans le cas particulier des parcs naturels régionaux, « la charte du parc naturel régional doit comporter un article établissant les règles de circulation des véhicules à moteur sur les voies et chemins de chaque commune adhérente du parc » (Art 1er Loi Lalonde 5 janvier 1991). Par ailleurs, les maires peuvent, par arrêté municipal, « interdire l'accès de certaines voies ou portions de voies ou secteurs de la commune » aux véhicules à moteur. Cette interdiction doit être justifiée par la volonté de préservation de la tranquillité publique ou la protection d'espèces ou espaces naturels, paysages ou sites.

Des restrictions sont formulées pour les activités liées à des missions de service public ainsi que pour les activités professionnelles qui bénéficient d'un droit d'accès particulier aux

espaces naturels pour leur entretien et/ou leur exploitation.

Enfin, les personnes habilitées à constater les infractions aux règles établies par cette Loi sont énumérées et les procédures à suivre en cas d'infraction constatée sont précisées.

---

### 2.1.3.b) Incertitudes et jurisprudences

Ce texte, 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 parfois difficilement identifiables (cf. annexe 4).

Ainsi, les opposants aux loisirs motorisés en espaces naturels s'appuient sur la circulaire Olin pour affirmer qu'une voie ouverte à la circulation publique est « une voie manifestement praticable par un véhicule de tourisme non spécialement adaptée au tout terrain » (Annexe 2 de la circulaire Olin du 6 septembre 2005).

A contrario, pour les pratiquants de loisirs motorisés, (interprétation des textes de loi sur le forum Off-road Attitude) « on peut circuler librement sur tous les chemins le permettant et dont les restrictions voire interdictions de la circulation ne sont pas matérialisées par une barrière et une signalisation réglementaire à l'entrée du chemin. » « il est donc possible, à partir du moment où rien ne l'empêche, d'emprunter n'importe quel chemin. »

Faisant suite à ces difficultés d'interprétation, des décisions de justice viennent préciser l'application du cadre juridique car « il appartient aux juges, au gré des litiges soumis à leur appréciation, d'interpréter les notions contenues dans la Loi » (Moujahid 2007). En conséquence, l'application concrète du cadre juridique provient des jurisprudences. Cependant, ces données ne sont pas facilement accessibles au grand public.

Des exemples de précisions du cadre juridique apparaissent sur le site internet [web4x4.free.fr](http://web4x4.free.fr). Nous pouvons relever que « seuls les juges peuvent définir si un chemin est ouvert ou non à la circulation publique » (Cour de Cassation 6 mars 1984 N° de pourvoi : 83-92619). Par ailleurs, la signalisation de l'interdiction n'est exigée que pour les chemins présentant un aspect carrossable pouvant faire présumer de leur ouverture à la circulation. Cette exigence ne s'impose pas pour les simples sentiers ou layons difficilement circulables par nature qui sont présumés fermés à la circulation. Il appartient au juge du fond de rechercher si les chemins en cause présentent l'un ou l'autre de ces caractères. (Cour de Cassation 18 février 2003 N° de pourvoi : 02-80018)

### 2.1.3.c) Circulaire sur la circulation des quads et autres véhicules à moteur dans les espaces naturels (6 septembre 2005), dite circulaire Olin

---

Cette circulaire vient rappeler la réglementation relative à la circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels, notamment la Loi Lalonde de 1991. Elle propose une interprétation de la loi validée par le conseil d'Etat.

Elle met en avant la nécessité de mobiliser les « agents habilités à constater les diverses infractions qui peuvent découler de la méconnaissance des dispositions précitées » (circulaire Olin du 6 septembre 2005). Elle réaffirme également le pouvoir des maires de réglementer ou d'interdire certaines voies ou secteurs de leur commune à la circulation des véhicules à moteur.

Face aux incertitudes quant à l'interprétation de la loi, cette circulaire propose un bilan de jurisprudences relatives à la circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels. Elle introduit la notion de carrossabilité pour préciser le sens de « voie ouverte à la circulation publique ». Ainsi, pour les voies privées, les caractéristiques du chemin telles qu'un aspect non carrossable, une impasse, l'absence de revêtement ou l'étroitesse, sont essentielles pour apprécier leur caractère ouvert ou fermé à la circulation. Cependant cette notion de carrossabilité amène également des difficultés d'interprétation que les juges devront préciser dans des décisions qui feront à nouveau jurisprudence.

Une nouvelle circulaire du 13 décembre 2011 fait suite à la circulaire Olin de 2005 et vient la préciser tout en apportant des éléments nouveaux notamment en ce qui concerne les questions de sécurité relatives à la matérialisation de l'interdiction de passer sur des chemins privés<sup>64</sup>.

Il apparaît que la réglementation établie au niveau national, laisse une grande incertitude quant au statut des chemins et 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

---

64 Cette question de sécurité concerne la mise en place de câbles ou autre élément faisant barrage et étant parfois peu visible et donc dangereux pour les personnes qui circulent sur les chemins. Cette problématique est abordée plus avant à l'occasion de la section concernant la manière dont certains objets mobilisent les acteurs.

véritable champ d'affrontement sur le droit, que ce soit à propos du contenu de la réglementation ou de son champ d'application. Ces incertitudes pourraient être à l'origine de l'émergence d'un social 2 du fait du flou entourant les actants liés à la pratique des LMHR.

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.

---

## 2.2 DES ACTEURS QUI SE POSITIONNENT

---

### 2.2.1) 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. Il s'opère ainsi un « enrichissement de la démocratie », c'est-à-dire d'une augmentation du nombre de groupes qui donnent leur avis (Callon et al. 2001).

---

### 2.2.2) 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, Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage (ONCFS)<sup>65</sup>, 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.

---

#### 2.2.2.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

---

65 Nous classons l'ONCFS parmi les gestionnaires d'espace bien qu'ils n'aient pas à proprement parler en charge la gestion des espaces mais plutôt une mission de police de l'environnement. Autrement dit, pour une question de simplification de l'énonciation, nous regroupons donc sous l'appellation « gestionnaires d'espaces », les gestionnaires et les membres de la police de l'environnement.

licenciés ; un certain nombre s'adonnant à cette activité « hors-cadre », que Rech (2010) qualifierait de « pratiquants ordinaires », par déclinaison du « citoyen ordinaire » de Callon et al. (2001).

Une association de niveau national est présente sur le devant de la scène pour défendre les intérêts des pratiquants de LMHR. 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.<sup>66</sup>

Un autre collectif regroupant plusieurs associations d'usagers de chemin travaille à la défense des loisirs motorisés sur le terrain, la Coramuc. 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 « libres » 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 entités peuvent s'ajouter des acteurs du tourisme ou de territoires vivant de pratiques touristiques motorisées.

#### 2.2.2.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 non 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.

---

66 Les cavaliers et vététistes sont souvent pratiquants de loisirs motorisés qui déclarent une deuxième, voire une troisième activité. Les cavaliers et vététistes ne pratiquants aucune activité motorisée sont très peu représentés au Codever.

---

## 2.3 LES ARGUMENTS DE LA CONTROVERSE

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 d'ordre économique et social, écologique, relatifs à la notion de modernité, ou encore en lien avec les types de pratique et les comportements.

---

### 2.3.1) ARGUMENTS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX

---

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

#### 2.3.1.a) Bruit

Les détracteurs des loisirs motorisés hors route 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)<sup>67</sup>. 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, sont soumis à des normes en terme de bruit notamment, ce qui déplace 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 principales 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* » (un concessionnaire de quad).

Par ailleurs, certains sont d'ores et déjà vigilants au bruit qu'ils peuvent faire. Ainsi, un

---

67 Consulté à l'URL : [http://paysagesdefrance.org/docs/action\\_paysage\\_026.pdf](http://paysagesdefrance.org/docs/action_paysage_026.pdf)

motard nous indique qu'il roule en moto de trial car c'est une moto plus silencieuse que les autres.

### 2.3.1.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), autres que celles directement visées, induites par une activité. 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 des 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 bénéfices 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.

## 2.3.2) ARGUMENTS ÉCOLOGIQUES

### 2.3.2.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,

2006, 2)<sup>68</sup>.

« "On ne s'attaque pas qu'aux 4x4, mais à un symbole"

*Ces militants écologistes assoiffés d'air, reprochent aux 4x4 de ne pas avoir leur place en ville et principalement leurs fortes émissions polluantes. "Les 4x4 consomment en moyenne bien plus de carburant (surtout en ville où les arrêts sont fréquents) et émettent une quantité moyenne plus importante de CO2 (230 grammes de CO2/km contre 146 g/km pour les berlines) responsable de l'effet de serre. Ils contribuent ainsi de manière notable à la pollution atmosphérique dont les conséquences sont lourdes en terme de santé publique", indique les Flagadas dans un communiqué de presse. »<sup>69</sup>*

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* » (un défenseur des pratiques motorisées de loisir).

« *De son côté, Christophe Delabre, le Président de la Fédération Française de 4x4 se défend en expliquant que "si par pollution, on entend le niveau de CO2 émis par un véhicule, on constate à la lecture des chiffres (ADEME) que les 4x4 ont des niveaux d'émission très variables. Par exemple le Toyota RAV 4 D4D et le Nissan X-Trail 2.2 VDI émettent 12 g de moins qu'une Renault Laguna 2.2Dci."* Sur la question de la consommation, Christophe Delabre invite l'Etat, "en maintenant un niveau de prix élevé sur les carburants, à financer avec ces bénéfices des travaux de recherche pour rendre les véhicules plus sobres et moins polluants". »<sup>70</sup>

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 trouvé concernant 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,

---

68 Consulté à l'URL : [http://www.mountainwilderness.fr/lassociation-mainmenu-120/documents/doc\\_download/445-document-de-sensibilisation-silence--sur-les-loisirs-motorises-terrestres.html](http://www.mountainwilderness.fr/lassociation-mainmenu-120/documents/doc_download/445-document-de-sensibilisation-silence--sur-les-loisirs-motorises-terrestres.html)

69 <http://www.caradisiac.com/Les-Degonfles-mettent-les-4x4-sous-pression-49316.htm>, consulté le 4 Juin 2012

70 Op. cit.

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 de leur activité. 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.

#### 2.3.2.b) Dégradation de la flore, dérangement de la faune et érosion

D'un côté les détracteurs des loisirs motorisés hors route 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)<sup>71</sup>. Mathieu Laupin (2006b) 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 de cesse 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* ». On peut noter que le fait de « surprendre des animaux » n'est pas un argument remettant en question l'impact des pratiques sur la faune puisque le dérangement est avéré. 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.

---

71 Consulté à l'URL : <http://www.mountainwilderness.fr/projets-mainmenu-48/silence-mainmenu-179/actus.html?start=70>

Pour certains des acteurs interrogés, la taille du territoire français justifierait de limiter la pratique des loisirs motorisés dans les espaces naturels car ceux-ci sont très réduits.

A cet argument s'ajoute celui lié à la densité de pratiquants motorisés<sup>72</sup>. Les détracteurs des loisirs motorisés semblent considérer que les conflits et problèmes interviendraient du fait d'une trop grande fréquentation. Reste à définir ce qu'est une « trop grande fréquentation ». Ceci est extrêmement subjectif. Les propos recueillis laissent une grande incertitude sur cette notion de sur-fréquentation.

– « Si vous avez 20 pratiquants dans une région, et que ça ne se développe pas, ça va mais si vous avez 500 quadistes tous les jours ou tous les week-end, ce ne sera plus tolérable. » (un membre du Codever) ;

– « Ça va tant que c'est confidentiel. » ; « Deux ou trois quads ça va mais le problème là-bas [dans les Chambarans] c'est qu'ils sont beaucoup car c'est facilement accessible (plus facile que le Vercors ou la Chartreuse). » (un naturaliste).

Ces considérations autour de la sur-fréquentation sont fortement présentes dans les discussions relatives à Attitude Quad ou au projet de charte de bonne pratique dans le Pilat, car, pour les opposants au motorisé, ces démarches sont de nature à attirer les pratiquants et donc à concentrer la pratique – donc les nuisances – sur les lieux où elles sont mises en place.

La question du couple diffusion / concentration traverse la littérature des impacts écologiques. Faut-il concentrer la pratique sur un espace restreint pour préserver le reste du territoire ou bien faut-il la diffuser afin de répartir les impacts sur les milieux et donc de les réduire ? Les arguments relatifs à la sur-fréquentation, à la petitesse des espaces naturels français et à la concentration des pratiquants sur des itinéraires conseillés s'inscrivent dans la lignée de ces interrogations. La surface des espaces naturels, plus ou moins importante, constitue donc un actant non humain non négligeable pris dans la controverse.

---

### 2.3.3) 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 défenseurs et les détracteurs des loisirs motorisés hors route 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.

---

72 Voir à ce sujet ce qui a été écrit en cadre général sur les phénomènes de crowding (Mounet, 2000) notamment.

### 2.3.3.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.

### 2.3.3.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 hors route). 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.

## 2.3.4) RELATION AVEC LES AUTRES USAGERS ET LES PROPRIÉTAIRES ET NOTION DE RESPECT

---

### 2.3.4.a) Des arguments stéréotypés qui se répondent

---

D'un côté, les détracteurs des loisirs motorisés hors route 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.* »

De l'autre, 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.* »

### 2.3.4.b) Des actions visant à se positionner

---

Dans le but de mettre fin à l'utilisation d'arguments non fondés (de son point de vue), le Codever a mis en place un observatoire des chemins visant à « *lutter contre les affirmations fantaisistes bâties avec des visées plus idéologiques que scientifiques. On entend par exemple souvent parler de sur-fréquentation. L'Observatoire sera là pour le vérifier... ou l'infirmier !* »

Afin de prouver que les pratiquants de loisirs motorisés sont respectueux, des lieux de pratique notamment, le Codever organise tous les ans la journée des chemins. Il s'agit d'une action symbolique qui se déroule chaque année le dimanche des Rameaux (symbole qui fait référence aux branches, aux arbres). Des actions de dégagement de chemins ou de nettoyage des bords d'une rivière, par exemple, sont menées afin de montrer que les acteurs du loisir de plein air sont capables d'entretenir la nature pour que sa pérennité soit assurée. Des chemins sont ainsi « sauvés » de la disparition. Un argument souvent relevé dans les discours du Codever est que des milliers de kilomètres de chemins meurent chaque année faute d'entretien et que les pratiquants de loisirs motorisés jouent un rôle essentiel dans la préservation de ce « patrimoine chemin ».

### 2.3.4.c) Des arguments comparables quant aux effets d'un bon ou d'un mauvais comportement mais des différences de perception

---

Il semble acquis pour les acteurs interrogés – quel que soit leur camp – que les comportements respectueux soient « silencieux » alors que les mauvais comportements soient visibles et facteurs de discorde.

– « *Ce qui est extrêmement important, c'est le comportement. Ce qui peut poser des problèmes c'est un mauvais comportement de certains pratiquants, c'est évident. Ceux qui se comportent de façon normale, on n'en parle pas, ils passent inaperçus* » (un membre du Codever) ;

– « *Ce qui pose problème, c'est les abus des uns et des autres.* » (un agent de l'ONF).

La conséquence de ces réflexions est que les opposants aux loisirs motorisés hors route considèrent que les conflits seraient moins importants si les pratiquants se montraient respectueux envers eux.

– « *A coup sûr, les tensions sur le terrain seraient moins vives si les motoristes se comportaient de manière plus civile* » (un membre de la CALME).

Les bons comportements n'appellent pas de réaction particulière de la part des détracteurs rencontrés ; ils passent inaperçus, tandis que les mauvais renforcent l'opposition aux loisirs motorisés hors route et la radicalisent. Néanmoins, la perception de ce qu'est un bon ou un mauvais comportement est très différente selon les individus. Ainsi, un opposant aux loisirs motorisés pourra s'offusquer du comportement d'un pratiquant qui pensait, de son côté, bien agir.

Par ailleurs, il est à noter que les pratiquants se comportant bien ne sont pas pour autant acceptés. « *Mais maintenant, nous, sur nos convictions, ça [les différences de comportement] change rien, sur nos convictions profondes ; on va pas faire des fleurs aux uns parce que... Par contre, on a tendance, comme toujours à nous comporter, nous, de façon euh... plus compréhensive à l'égard de ceux qui sont corrects.* » (un membre de la CALME). Si les bons comportements ne renforcent pas les oppositions aux loisirs motorisés (contrairement aux mauvais), ils ne les amoindrissent pas non plus.

---

### 2.3.5) DES CATÉGORIES DE PRATIQUANTS DISCUTÉES

---

#### 2.3.5.a) Pratiques motorisées sportives vs pratiques motorisées de loisir

---

Alors que les pratiquants et défenseurs de la pratique différencient les pratiques motorisées sportives de celles de loisir, leurs opposants semblent plutôt sensibles aux comportements des pratiquants.

Certains pratiquants et acteurs impliqués dans la démarche Attitude Quad différencient les pratiques sportives des pratiques de loisir. Selon eux, la majorité des pratiquants de quad (93%) sont de jeunes couples avec enfants ou de jeunes retraités pratiquant dans le cadre de leurs loisirs. Ils ne recherchent donc pas la compétition et la vitesse mais simplement un moyen de se balader dans la nature. Selon ces mêmes personnes, les problèmes et conflits sont plutôt liés aux pratiques sportives car elles

nécessiteraient des circuits spécifiques qui n'existent pas nécessairement.

Ces catégories, sportifs / pratiquants pour le loisir, n'apparaissent pas dans les entretiens avec les détracteurs des loisirs motorisés qui distinguent plutôt les pratiquants respectueux de ceux qui roulent trop vite ou sans respecter, ni les milieux traversés, ni les personnes qui s'y trouvent. Cette absence de distinction sportif / loisir indique une certaine méconnaissance des activités motorisées de la part de leurs détracteurs qui utilisent un stéréotype pour l'ensemble des pratiquants. Ces derniers feraient donc partie d'une forme de social 4 (au sens de Latour, 2006) pour leurs opposants.

#### 2.3.5.b) Pratique fédérée / pratique non fédérée – pratique encadrée / pratique non encadrée : pas d'unité dans les discours

Les pratiquants, ainsi que certains détracteurs des loisirs motorisés, semblent s'accorder pour reconnaître que les pratiquants fédérés ou encadrés sont plus respectueux que les autres. Les différences de point de vue se situent dans l'évaluation de la proportion de pratiquants s'inscrivant dans chacun de ces groupes. Pour les uns les pratiquants respectueux sont majoritaires, pour les autres ce sont les « *électrons libres* » (un membre de la CALME) qui sont les plus nombreux, et de loin.

Les opposants maintiennent néanmoins leur opposition à toute pratique motorisée de loisir, encadrée ou non, fédérée ou non.

D'autres opposants aux pratiques motorisées de loisir ne distinguent pas les pratiquants fédérés ou encadrés des autres. Pour eux, la seule différence se situe dans la plus grande facilité à repérer et poursuivre en justice les pratiquants faisant partie d'une association, d'un club ou sortant en randonnées organisées par des prestataires privés. Comme pour l'absence de distinction sportif / loisir, il s'agit d'une marque de méconnaissance des pratiques et des pratiquants.

#### 2.3.5.c) Des types d'engins qui font plus ou moins débat

Les types d'engins utilisés semblent être à l'origine de réactions différentes ainsi, un acteur interrogé relève qu'il y a des différences entre les pratiquants de moto enduro, de 4x4 et de quad. « *Les motos enduro c'est plutôt des jeunes et sportifs qui sont attirés par la performance. [...] Les quadistes ce sont [...] des gens extrêmement agressifs. [...] Et puis les comportements peut-être les plus corrects, les plus civils que j'ai rencontré, c'est peut-être du côté des 4x4* » (un membre de la CALME).

Bien que le quad soit la pratique majoritairement décriée (« *C'est plutôt du côté du quad qu'on trouve de l'agression* » (un membre de la CALME)) nous n'avons pu relever d'unité dans les propos.

Certains acteurs de la protection de l'environnement considèrent que les impacts du quad peuvent être supérieurs à ceux des autres activités car ceux-ci peuvent aller plus facilement partout. Ils ne sont pas limités par la largeur et la qualité des chemins de la même manière que les 4x4. « *C'est vrai [...] que le 4x4 ; de par la structure même du véhicule, se limite plus facilement aux voies ouvertes à la circulation. En quad, on va déjà plus facilement sur des chemins non autorisés, sur des chemins fermés.* » (un naturaliste). En outre, les caractéristiques intrinsèques du quad (facilité de maniement) favoriseraient le développement de pratiques non respectueuses des espaces naturels et des usagers de ces espaces.

Pour d'autres, la structure et le poids de véhicules tels que les 4x4 entraîneraient des impacts négatifs plus importants qu'un quad, comparativement plus léger. « *Le 4x4 pose plus de problème que les motos – les motos c'est moins visible – car ce sont de gros engins.* » (un naturaliste).

Comme nous le faisons remarquer plus haut, l'absence de certitude scientifique amène les acteurs à se positionner sans se baser sur des données fiables. Chacun se construit ainsi son propre point de vue, subjectif, sur la base de ses connaissances, de son expérience et de sa sensibilité.

Pour les pratiquants de quad et les personnes à l'initiative d'Attitude Quad, les activités motorisées autres que le quad peuvent avoir des impacts plus visibles et dérangeants. Les différences entre les pratiques proviennent du « *type d'utilisation [et des] formats des engins : [...] si vous voyez arriver dix 4x4 c'est pas le même effet que si vous voyez arriver dix quads [...] ou si vous voyez des motards qui arrivent toujours beaucoup plus vite et qui sont souvent beaucoup plus bruyants aussi.* » (un concessionnaire de quad). Malgré ces différences constatées dans les pratiques, les conflits ne sont, selon eux, pas nécessairement supérieurs autour du 4x4 et de la moto. Ils sont simplement d'une autre nature.

A l'intérieur même de la catégorie des quads, il existe une distinction entre les quads homologués et ceux qui ne le sont pas.

Si les spécialistes du quad distinguent les pratiques de loisir – essentiellement la randonnée sur quads homologués – et les pratiques sportives – plutôt sur circuits et quads non homologués – les détracteurs de ces activités font également la distinction entre homologué et non homologué puisqu'ils font « la chasse » aux quads non homologués sur les voies ouvertes à la circulation publique.

La différenciation des impacts (environnementaux et sociaux) des différentes pratiques – 4x4, moto et quad – est donc très variable selon les acteurs interrogés. La controverse est ici très présente au sein même de chaque camp.

Pour certains, les conflits ont lieu notamment lorsque des néo-ruraux (image de l'étranger) s'installent et s'approprient l'espace qui les entoure. Les locaux auraient plutôt tendance à accepter les loisirs motorisés alors que les étrangers (notamment les néo-ruraux) les rejetteraient farouchement. Ceci apparaît dans l'un des entretiens mené au cours de l'enquête.

« Euh... ce que j'ai constaté, parmi les gens qui nous ont posé des problèmes, ce sont des gens euh... qui sont pas, je dirais, de la campagne, c'est-à-dire ce sont des nouveaux arrivants [...] mais très souvent c'est ça, des gens dans les villages, des purs, enfin des gens dans les villages ou autre, ben ils sont contents de nous voir arriver » (un membre du Codever). Selon cet acteur, les nouveaux arrivants s'approprient la campagne et n'acceptent aucune activité qui pourrait les déranger.

Cette tendance à l'appropriation de territoires naturels par les gens venant des villes se retrouve également dans un second entretien. « Il y a des gens qui viennent de villes qui disent : « on vient dans la nature, on est dans la nature, on a le droit de faire ce qu'on veut » mais ils ne sont propriétaires de rien, le nature, un milieu donné, appartient à quelqu'un. Il y a un propriétaire ; il veut bien accepter que des gens viennent mais à la condition qu'ils respectent certaines choses. » (un agent de l'ONF).

### 2.3.6) OPPOSITION ENTRE PRATIQUES MOTORISÉES PROFESSIONNELLES ET PRATIQUES MOTORISÉES DE LOISIR

---

Les détracteurs des *loisirs* motorisés distinguent tous très clairement les pratiques motorisées professionnelles, liées à l'exploitation agricole et forestière notamment, des pratiques motorisées de loisir. Alors que les premières sont unanimement acceptées, les secondes, considérées comme superflues font face à des oppositions féroces.

– « moi je fais une séparation assez nette entre les obligations professionnelles et ce qui après se trouve classé comme loisir » (un agent de l'ONF) ;

– « Il s'agit pas de rejeter en bloc tout ce qui est pratiques modernes de déplacement. Qu'un agriculteur, qu'un secouriste, qu'un forestier ait besoin du moteur pour que son activité soit économiquement viable aujourd'hui, je l'entends très bien. » (un naturaliste) ;

Les pratiquants, eux, considèrent que l'accès à la nature devrait être le même pour tous et dans les mêmes conditions pour tous, c'est-à-dire avec le devoir de respecter les lieux traversés ainsi que les personnes qui s'y trouvent.

En outre, les défenseurs des loisirs motorisés mettent en avant l'utilité, dans le cadre de pratiques professionnelles, des engins qu'ils emploient pour leur loisir. Les quadistes développent ainsi, par exemple, des collaborations avec la gendarmerie – dans le cadre de la recherche de personnes disparues – et mettent en avant l'intérêt du quad dans le cadre de l'exploitation agricole – pour la réfection de clôtures par exemple. Au lieu de marquer la différence entre utilisation professionnelle et de loisir, les pratiquants tentent donc de minimiser la distinction entre les deux et de gommer la frontière « créée » par leurs détracteurs. Ainsi, pour l'un des acteurs interrogés, « *Le quad est de plus en plus utilisé partout : pompiers, etc. Ça donne une bonne image. C'est intéressant que des professionnels utilisent des véhicules dont on se sert pour se promener le dimanche.* » (un concessionnaire de quad)

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, du fait de l'absence de « nécessité » à utiliser un véhicule à moteur dans un espace naturel, ne sont donc pas acceptés au même titre que les activités motorisées professionnelles.

Finalement, le recours au moteur dans le cadre professionnel n'est pas décrié comme l'usage du moteur pour le loisir. Cela fait écho aux travaux de Freund (Freund 1976 p. 103) qui considère que « même soudaine, l'innovation ne se prolonge pas en crise, si elle est immédiatement utile du point de vue des commodités des usagers. ». En effet, le moteur dans la nature pose problème à partir du moment où il est utilisé dans le cadre d'une pratique qui n'est pas directement utile pour des besoins professionnels (productifs, de secours, d'entretien etc.) :

« *On ne fait pas l'amalgame entre tous les pratiquants. On fait notamment la différence entre loisir et professionnel. Pour les pro, on n'a aucun problème.* » (un militant à la FRAPNA).

Par contre, la frontière entre usage professionnel et usage de loisir est parfois très

floue. Ainsi, il est difficile de distinguer si l'utilisation du quad pour accéder aux alpages dans le canton de La Grave relève du domaine professionnel ou du loisir. Pour certains agriculteurs, il s'agit indubitablement d'un outil qui leur permet de s'économiser lorsqu'ils atteignent un certain âge. Pour d'autres, plus jeunes, il s'agit parfois autant de prendre le quad pour se faire plaisir que pour gagner en efficacité. Il arrive d'ailleurs que des copains accompagnent l'éleveur dans ses alpages – tous en quad – alors qu'ils n'aident pas aux soins apportés au troupeau. Ces réflexions amènent à se demander jusqu'où les pratiques motorisées dans un cadre professionnelles sont des intermédiaires.

Au travers de l'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 DU CHAPITRE 2

Après avoir exposé les arguments qui s'échangent et s'opposent autour des LMHR, on peut noter que la plupart 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 les pratiquants responsables considèrent ce qu'il rencontre dans leur pratique comme étant la règle. De l'autre, les opposants ayant affaire à un grand nombre de plaintes de la part d'adhérents ou de personnes excédées considèrent souvent ces cas comme représentatifs de la pratique dans sa globalité.

En vue de comprendre comment se façonnent les discours des différents acteurs en présence, nous pensons donc qu'il est essentiel de déterminer où ces derniers se situent dans le réseau constitué autour des LMHR et quels sont les flux d'information et de connaissances qui circulent entre eux. Nous reviendrons sur ces aspects dans le cadre de notre interprétation (Partie 4).

Avant cela, il est possible de relier la typologie des activités dressées en conclusion du premier chapitre de cette partie, aux arguments ici exposés. Cela permet de situer à quelles modalités de pratique font écho quels arguments.

Les arguments d'ordre économique et social, relatifs à la sur-fréquentation, au comportement des pratiquants, à la concurrence entre activités motorisée et activités non motorisées etc., sont plutôt liés aux pratiques se déroulant dans les espaces ruraux habités et proche des zones urbanisées. De fait, c'est dans ces endroits que les rencontres sont les plus fréquentes – bien qu'elles restent rares d'après nos enquêtes. Même en l'absence de rencontre, le bruit émis par les moteurs peuvent être une source de dérangement, en tout cas une marque de présence, amenant des acteurs à s'insurger contre les activités motorisées.

Bien que dans les entretiens, les acteurs n'aient pas distingué à quelle modalité de pratique s'appliquent tel et tel argument, nous pouvons émettre l'hypothèse que les arguments environnementaux font plutôt référence à des pratiques se déployant dans les milieux naturels plus éloignés de l'homme et de ses activités ; sauf pour l'érosion qui concerne tous les chemins et touche les usagers non motorisés et les exploitants agricoles et forestiers dans les zones rurales.

Le bruit et la pollution semblent par ailleurs être des arguments qui s'appliquent à toutes les modalités de pratique, dérangeant tant l'homme que la faune et la flore. Ces arguments traversent la controverse et les conflits sur le terrain.

Pour établir un lien entre controverse et conflits, dyade au cœur de notre problématique, on peut noter que les arguments portant sur les engins évoluant en milieu rural « de proximité » trouvent plutôt leurs sources dans les conflits d'usage alors que ceux portant sur des aspects environnementaux, liés à une nature sauvage, relèvent plutôt de la controverse environnementale.

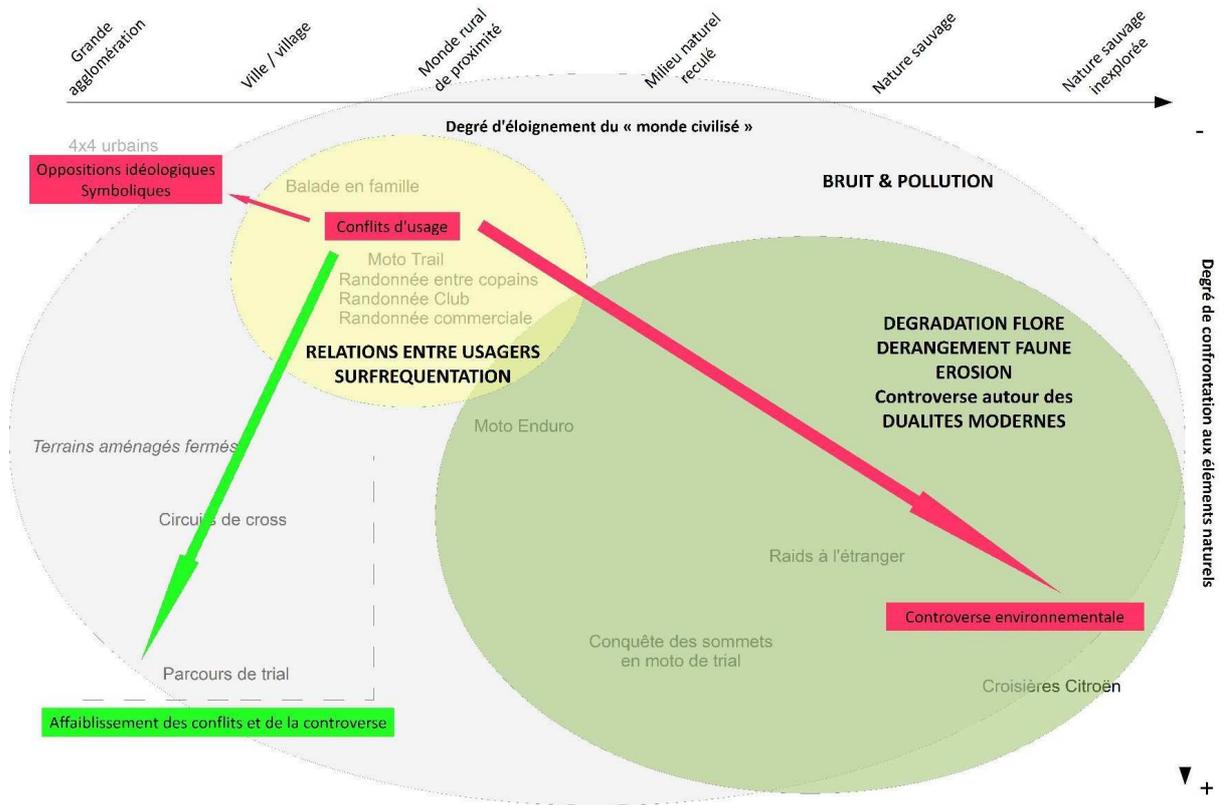


Figure 11: Typologie des pratiques de LMHR et arguments de la controverse associés

---

## CHAPITRE 3 HISTORIQUE DES MOBILISATIONS

Afin que le lecteur puisse se situer dans le temps et dans l'espace, nous proposons un rapide aperçu de la chronologie du déploiement de la controverse autour des LMHR. Pour cela, nous avons construit une frise chronologique sur laquelle apparaissent les événements les plus marquants d'un point de vue juridique, dans le camp des détracteurs des LMHR, dans celui de leurs défenseurs et sur la scène du PNR du Pilat.

Nous décrivons ensuite brièvement le déroulement de ces quelques faits marquants.

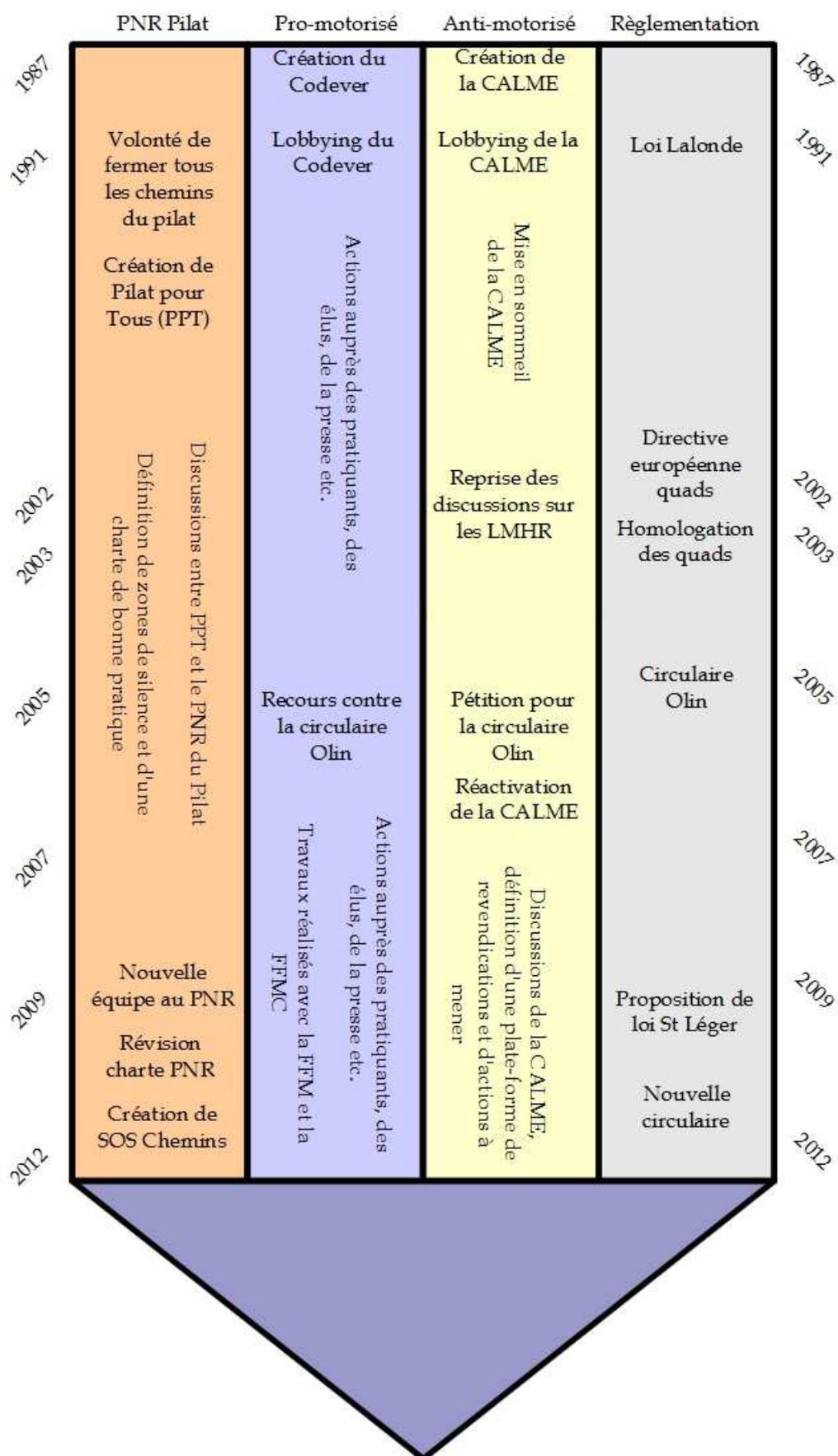


Figure 12: Frise chronologique des mobilisations autour des LMHR

### 3.1 DÉBUT DE L'HISTOIRE, CRÉATION DES COLLECTIFS NATIONAUX

La problématique des loisirs motorisés a commencé à émerger à la fin des années 1980, du fait d'une montée en puissance de la pratique et d'une augmentation des remontées de plaintes, notamment auprès du ministère de l'environnement.

En 1990, un ouvrage spécialisé fait état de « plus de 30 000 immatriculations de voitures tout terrain neuves en 1989, des chiffres jamais atteints en France » jusqu'alors (Thierry and Vargiolu 1990 p. 14).

De ce fait, à la fin des années 1980, « *les loisirs motorisés ont été abordés à l'initiative du ministère de l'environnement à la demande d'associations, de collectivités territoriales, de l'ONF qui souhaitaient une réglementation claire car il y avait une montée en puissance des 4x4 et moto qui allaient partout.* » (une chargée de mission au ministère de l'environnement).

Le ministère de l'environnement souhaitant mettre en place de grandes assises pour confronter les points de vue avant de rédiger un nouveau texte de loi, « *des représentants des pratiquants, des représentants de propriétaires, de défenseurs des espaces naturels et les ministères concernés* » ont été conviés (Un chargée de mission au ministère de l'environnement).

C'est dans ce cadre que deux collectifs nationaux ont vu le jour, l'un pour s'opposer aux pratiques motorisées de loisir, l'autre pour les défendre.

Ayant eu vent de ce projet de réglementation, des pratiquants ont créé le Codever, à l'époque sous forme de conseil de sages visant à prendre des décisions pour promouvoir les activités motorisées de loisir.

Des détracteurs de ces loisirs se sont de leur côté regroupés au sein de la CALME afin de porter la voix des opposants aux moteurs de loisir dans la nature. Trois associations ont été à l'origine de la CALME : France Nature Environnement (FNE), la Fédération Française de Randonnée Pédestre (FFRP) et la FFCAM (Fédération Française des Clubs Alpains et de Montagne).

A l'issue des discussions orchestrées par le ministère de l'environnement, une loi a vu le jour, la loi de 1991 sur la circulation des engins motorisés dans les espaces naturels, dite loi Lalonde, du nom du ministre de l'environnement de l'époque.

Par la suite, la CALME s'est mise en sommeil. Sa vocation avait été de peser dans les orientations prises pour la rédaction de la loi.

Le Codever a, de son côté, continué à agir auprès des pratiquants et des élus afin de défendre une pratique qui se veut responsable.

## 3.2 RENOUEAU DE LA CONTROVERSE NATIONALE

Avant même l'homologation des quads en 2003, qui a fait suite à une directive européenne, un apparent regain de vigueur de la pratique motorisée de loisir a entraîné un début de remobilisation de la CALME lors d'une assemblée ayant eu lieu à Chamonix en 2002.

L'arrivée des quads sur les voies ouvertes à la circulation a ensuite suscité un renouveau de la controverse et a donné un souffle nouveau aux collectifs créés à la fin des années 1980.

Les maires ne sachant comment gérer les nouveaux pratiquants de quad et les personnes se plaignant de ces activités, le ministère de l'environnement a rédigé une circulaire en 2005, appelée Circulaire Olin dans le langage courant, du nom de la ministre de l'environnement de l'époque, Nelly Olin.

Cette circulaire rappelle les principes de base de la loi de 1991 et fait état de la jurisprudence tout en appelant les membres de la police de l'environnement et les maires à la vigilance.

Alors que les opposants à la pratique soutiennent ce texte, les pratiquants le décrient dans la mesure où ils le trouvent trop coercitif et suffisamment flou, d'après eux, pour risquer de provoquer des jugements injustes. La CALME a ainsi diffusé une pétition de soutien à cette circulaire et a recruté de nouveaux membres sur cette base alors que le Codever a déposé un recours contre ce même texte.

Depuis lors, défenseurs et détracteurs des loisirs motorisés se mobilisent pour faire évoluer la loi afin qu'elle soit moins floue, les uns souhaitant l'assouplir, les autres la durcir.

Tous ces débats conduisent à l'élaboration de propositions de loi qui sont parfois portées devant le parlement. La plus marquante a été celle, fin 2009, du député de Lozère, M. Saint Léger, visant à supprimer la notion de carrossabilité et qui a fortement été décriée par les détracteurs des LMHR.

Dernièrement – le 13 décembre 2011 – une nouvelle circulaire a été prise afin de clarifier certains points de la circulaire Olin et d'ajouter certaines précisions. La signature de cette circulaire a été considérée comme une victoire par les défenseurs des LMHR – voyant ce nouveau texte comme le remplaçant de la circulaire Olin qui n'aurait alors plus cours – alors même que leurs détracteurs affirment avoir participé à la rédaction du texte et indiquent que celui-ci vient s'ajouter à la circulaire Olin et non la remplacer.

---

### 3.3 INITIATIVES LOCALES

Parallèlement à ces mobilisations nationales, des conflits et initiatives locales prennent forme tout au long des années 1990 et 2000.

Nous présentons les scènes étudiées avant d'évoquer brièvement les mobilisations y ayant eu lieu. Pour chaque scène, nous abordons ses caractéristiques géographiques et dressons le panorama des acteurs en présence.

---

#### 3.3.1) SCÈNE DU PNR DU PILAT

---

##### 3.3.1.a) [Caractéristiques géographiques](#)

---

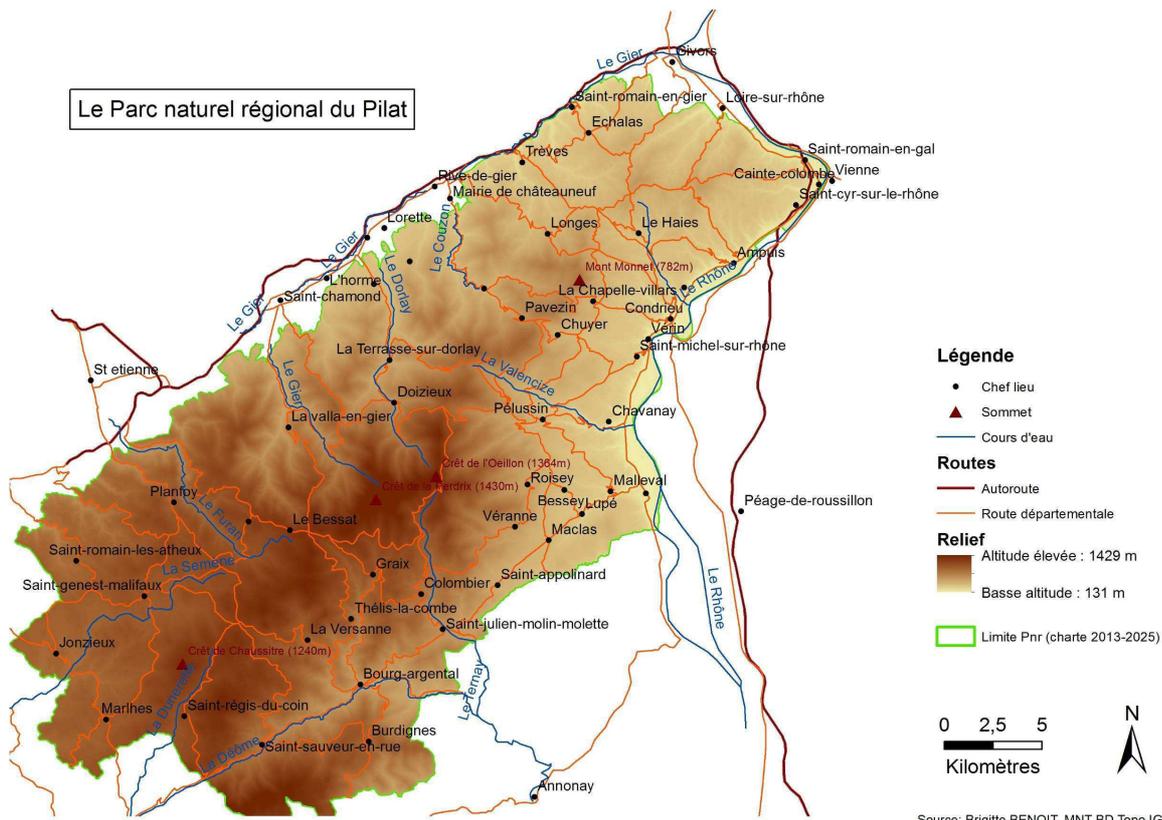
Le PNR du Pilat se situe à proximité des grandes agglomérations de Lyon et de Saint-Etienne. L'axe Lyon Saint-Etienne longe le Nord du Parc et la vallée du Rhône le borde à l'Est. Au Sud le Parc se termine au niveau de la ville d'Annonay. Le Pilat constitue un espace potentiel de support pour les loisirs de nature des habitants résidant dans l'important bassin de population constitué par les zones qui entourent le Parc.

Le PNR du Pilat offre un réseau dense de chemins avec notamment 2 300 km de linéaire balisé (pédestre, équestre et VTT), pour une superficie de 700 km<sup>2</sup>.

Le territoire du Parc naturel régional du Pilat est compris entre 130 et 1432m (Crêt de la Perdrix) et montre un gradient altitudinal relativement important avec une élévation de 1000m sur 11km. La topographie est variée, juxtaposant plateaux (de Pélussin et St Genest Malifaux), ravins (rhodaniens), crêts et vallées.

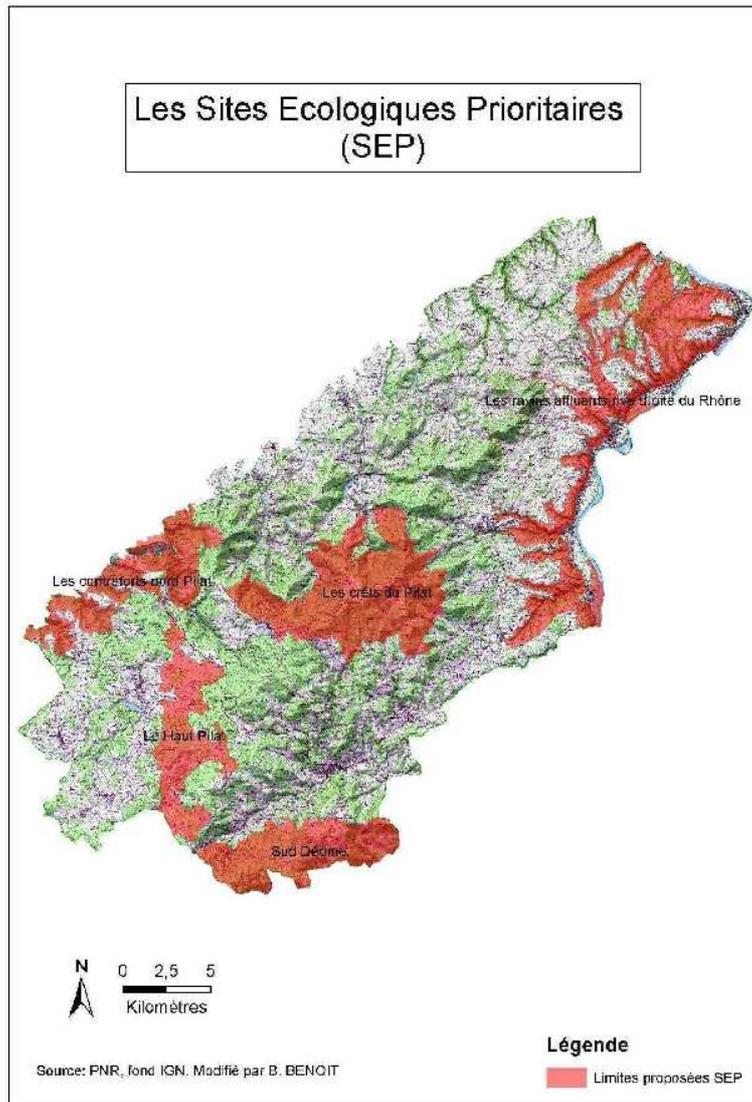
« Territoire rural, le massif est boisé à 47% et occupé par les terres agricoles à 35%. Paysage majoritairement forestier sur la partie centrale et au Sud-Ouest du Parc, il est à l'inverse davantage marqué par les milieux agricoles (prairies, arboriculture et viticulture principalement) au Nord-Est. » (Benoit 2001 p. 4).

Le PNR du Pilat est constitué de cinq paysages différents, le Pilat des crêts à l'étage montagnard, le Pilat de la Dôme sur son versant méridional, le Pilat des hauts plateaux prolongeant le plateau ardéchois, le Pilat du Jarez en bordure septentrionale et le Pilat du Piémont rhodanien. Cette diversité aux abords de zones fortement urbanisées constitue une attraction importante pour les excursionnistes et le tourisme de proximité.



Carte 1: Carte de situation du PNR du Pilat et relief. Source : Benoit, 2011

Le PNR du Pilat a établi des sites écologiques prioritaires qui concentrent une grande variété de milieux naturels. Il s'agit de zones remarquables sur lesquelles portent des inventaires patrimoniaux. L'attention en termes de protection de l'environnement porte tout particulièrement sur ces zones. En ce qui concerne la question des chemins, de leur état, de leur éventuelle fragilité et de leurs usages, ce sont d'ailleurs prioritairement sur ces zones que les études ont porté.

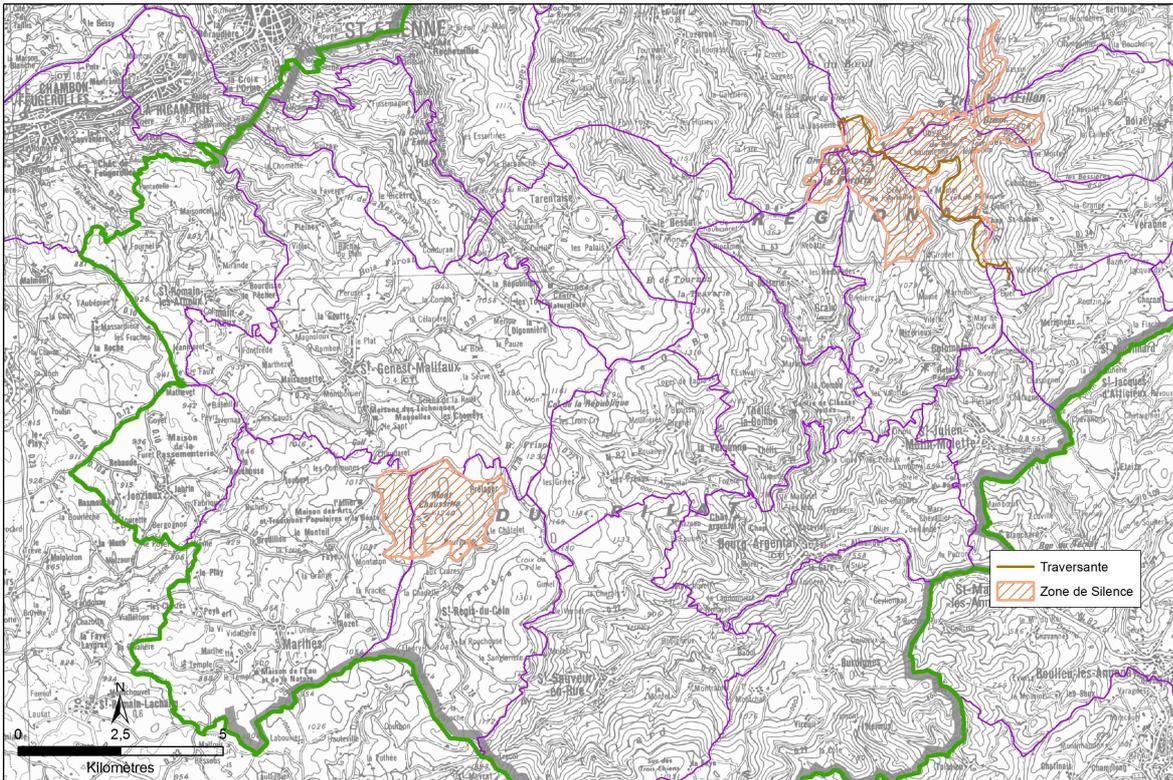


*Carte 2: Les sites écologiques prioritaires du PNR du Pilat.*

*Source : Benoit, 2011*

Afin de limiter l'impact des pratiques motorisées de loisir dans certaines zones sensibles, le PNR du Pilat – en concertation avec les acteurs du territoire – a établi deux « zones de silence » où ces activités sont interdites. Seule une « traversante » permet, comme son nom l'indique, de traverser la zone qui se trouve dans le secteur des Crêtes du Pilat. Il est à noter que ces deux zones de silence se trouvent au sein de deux sites écologiques prioritaires, celui du Haut-Pilat et celui des Crêtes du Pilat.

## Zones de silence et Traversante



Carte 3: Zones de silence et Traversante. Source : Réunion Comité Chemins, 2011

### 3.3.1.b) Brève présentation des acteurs

Le PNR du Pilat existe depuis 1974 et est actuellement en révision de charte pour la période 2013 -2025. Il est géré par un syndicat mixte. Au sein du PNR, un comité chemins a été créé afin de gérer les problématiques liées à l'usage et au partage des chemins.

Des associations de protection de l'environnement se sont créées au sein du Parc. Ainsi, on peut noter la présence des associations « Terre Commune » et « Environnement et Nature Burdignes ».

Un certain nombre de sports de nature se pratiquent sur le territoire du Parc. Le site Internet du Parc propose ainsi des liens vers des organisateurs et des ressources documentaires pour la pratique de la randonnée, du VTT, de l'équitation, des sports d'eau vive, de la via-ferrata, de parcs acrobatiques etc.

Il existe quelques clubs de moto verte dans le Parc comme « Moto verte du Pilat » ou le « piston-club de Trèves ». Et deux circuits de moto-cross en périphérie du Parc, à Saint Chamond et Chateauneuf.

Sur l'axe partant de Saint-Etienne en direction de Lyon, en limite Nord du Parc, quelques concessionnaires moto et quad sont implantés. Certains de leurs clients vont rouler dans le Parc.

Une association de défense des activités de randonnées dans le Parc et notamment de randonnées motorisées, « Pilat pour Tous », existe depuis 1992.

Cette brève description laisse penser que le PNR du Pilat est une zone attractive au sein de laquelle les activités et les représentations des acteurs entrent en conflit : entre conflit d'usage entre activités et conflit d'« image » entre espace de nature et lieu de vie (la densité est d'environ 77 habitants au km<sup>2</sup>, ce qui est relativement élevé pour un milieu rural).

---

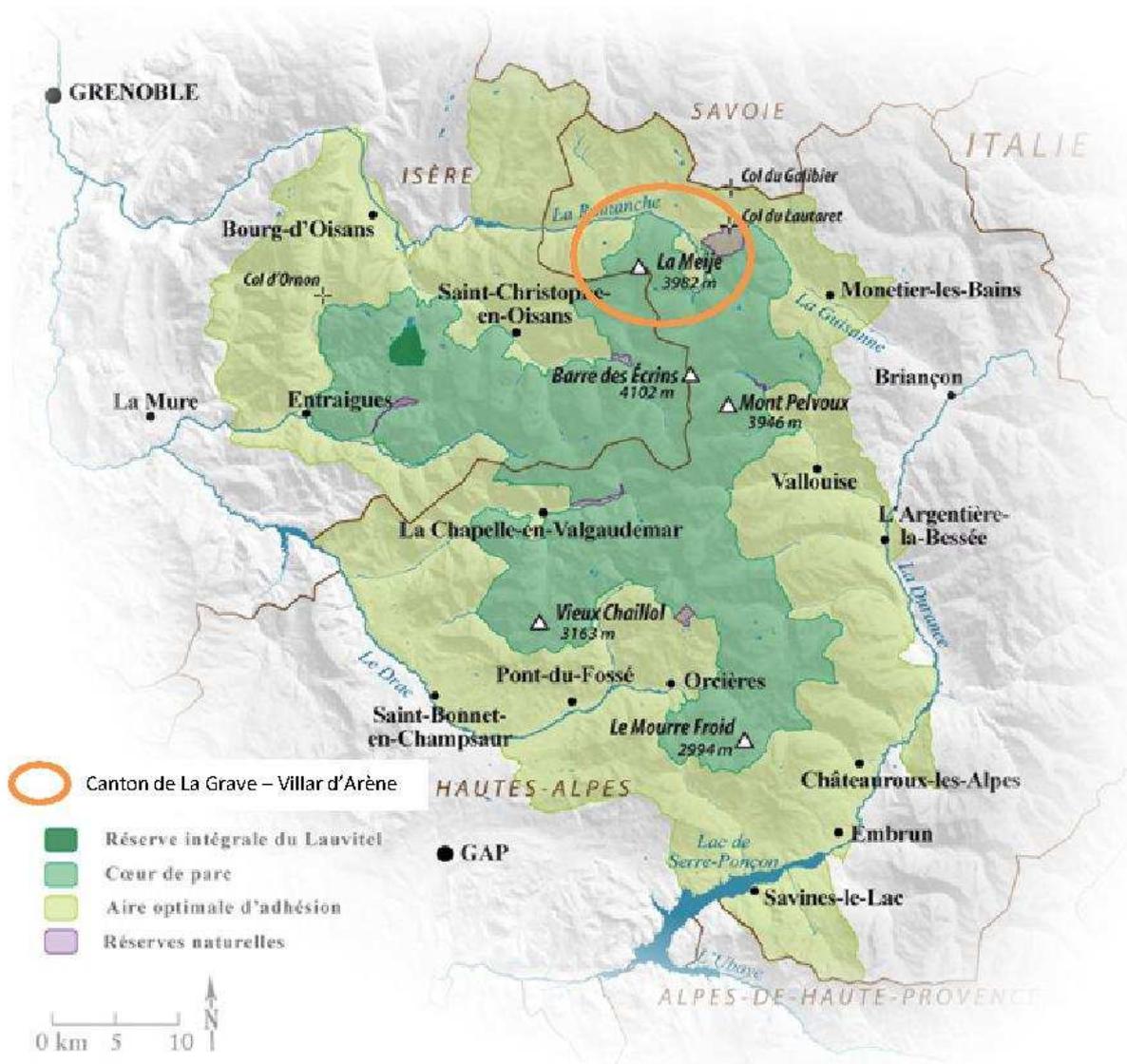
### 3.3.2) SCÈNE DU CANTON DE LA GRAVE – VILLAR D'ARÈNE

---

#### 3.3.2.a) Caractéristiques géographiques

---

Situé aux portes du Parc National des Ecrins, une partie du canton de La Grave – Villar d'Arène fait partie de la zone cœur de ce Parc. Il s'agit d'un espace montagnard allant de 1400 à 3983 mètres d'altitude (sommet de la Meije). Le canton s'étend sur environ 200 km<sup>2</sup> et comptait 777 habitants lors du dernier recensement de 2005, ce qui représente à peine 4 habitants par km<sup>2</sup>. Il s'agit donc d'un territoire de montagne très peu densément peuplé proche d'espaces naturels protégés à « prérogatives fortes » (J. P. Mounet 2007).



Carte 4: Carte de situation du canton de La Grave – Villar d'Arène par rapport au Parc National des Ecrins. Source : Parc National des Ecrins, modifié par l'auteur

Une zone Natura 2000 recouvre également une partie du canton se trouvant en zone d'adhésion du Parc National des Ecrins (PNE).

## PLATEAU D'EMPARIS - GOLEON



Carte 5: Carte de situation de la zone Natura 2000 du canton de La Grave. Source : Document d'objectif – Plateau d'Emparis – Goléon, 2011, modifié par l'auteur

La zone cœur du PNE se situe essentiellement sur le versant ubac du canton alors que la zone Natura 2000 s'étend sur un plateau (le plateau d'Emparis) et sur un versant adret, du plateau au Goléon.



*Carte 6: Adret (moitié haute de la carte) et ubac (moitié basse de la carte) du canton de La Grave Villar d'Arène avec les limites de la zone Natura 2000 et de la zone cœur du PNE. Données cartographiques ©2012 Google*

La partie du canton située sur le versant adret a été façonnée par les agriculteurs, à une époque où les labours se faisaient à force animale et humaine. De nos jours, les travaux agricoles sont réalisés à l'aide de petits tracteurs (relativement aux tracteurs utilisés en plaine) et de quads et la plupart des parcelles ne sont plus labourées (car c'est trop rude) mais utilisées en pâturage.

Les faces Nord (ubacs), trop inhospitalières pour l'agriculture et l'élevage n'ont pas été exploitées et sont maintenant le domaine des skieurs et des alpinistes.

Par ailleurs, la densité des chemins est relativement faible par rapport à celle observée dans le PNR du Pilat et le canton est éloigné de toute grande agglomération : Grenoble (près de 700 000 habitants) se situe à 1h15 de route et Briançon à 45 min de route

(environ 12 000 habitants).

Le canton attire les touristes venant de toute la France et de l'étranger pour y passer des vacances et s'y adonner aux pratiques telles que le ski l'hiver et la randonnée, le cyclisme ou l'alpinisme l'été.

### 3.3.2.b) Brève présentation des acteurs

---

Une partie de la population est constituée de familles installées depuis des décennies voire des siècles. Vivant traditionnellement principalement de l'agriculture et du bâtiment, ces habitants « subissent la montagne » (citation d'un acteur du canton).

Une autre partie de la population est constituée de saisonniers venus s'installer sur ce territoire pour vivre du tourisme et s'adonner aux loisirs sportifs de montagne. En effet, La Grave est reconnu pour son domaine skiable unique en France, car entièrement hors-piste. Un téléphérique permet d'atteindre 3200 mètres d'altitude mais aucune piste de ski n'a été tracée, ce qui en fait un haut-lieu des glisses free-ride. En outre, la Meije est un lieu reconnu pour l'alpinisme et les cols du Lautaret et du Galibier des cols mythiques pour les cyclistes.

Quelques habitants pratiquent le quad et la moto de trial et d'enduro mais il n'y a pas de club.

Beaucoup d'agriculteurs ont investi dans des quads pour des besoins professionnels. Ces engins facilitent notamment leur tâche pour la gestion des alpages.

Il n'y a pas de concessionnaires moto, quad ou 4x4 sur le canton. Les vendeurs les plus proches se situent à Briançon et Bourg d'Oisans.

Il n'y a pas non plus de circuit de moto-cross.

Deux grandes manifestations motorisées sont organisées non loin de là, à Valloire, de l'autre côté du col du Galibier, la Transvalquad et la Foire du Tout Terrain de Valloire. Ces deux manifestations font de Valloire un lieu reconnu par les pratiquants de LMHR.

Il n'y a pas d'association de protection de l'environnement spécifique au canton.

Deux zones se dessinent, fortement marquées par une topographie et des activités associées différentes ; d'un côté l'adret, zone de vie et exploitée par les agriculteurs et de l'autre l'ubac, zone de loisir « réservée » aux adeptes des sports de montagne et des sensations. Les rapports des acteurs à ces deux zones et aux activités motorisées pourraient être liés.

### 3.3.3) SCÈNE DES CHAMBARANS

#### 3.3.3.a) Caractéristiques géographiques

L'office de tourisme de Mandrin-Chambaran couvre 22 communes<sup>73</sup> et est couverte par une grande surface boisée, la forêt de Chambaran qui s'étend sur plus de 7300 ha.



Carte 7: Carte des communes couvertes par l'Office de tourisme de Mandrin-Chambaran. Source : Office de tourisme de Mandrin-Chambaran

Située dans le triangle formé par les agglomérations de Lyon, Grenoble et Valence, cette zone rurale ne constitue pourtant pas une attraction telle que le Pilat.

Hormis la forêt de Chambaran, cet espace ne possède pas d'attractions naturelles telles que les massifs entourant l'agglomération de Grenoble ou bien telles que le Pilat pour les habitants de l'agglomération lyonnaise.

73 Carte issue du site Internet de l'office de tourisme de Mandrin Chambarans : [http://www.mandrin-chambaran-tourisme.com/mandrin\\_chambaran\\_g.php](http://www.mandrin-chambaran-tourisme.com/mandrin_chambaran_g.php)

Il existe donc un Office de tourisme actif sur le secteur.

Un concessionnaire de quad propose également des randonnées encadrées.

Il n'y a pas d'association naturaliste propre au territoire mais des habitants s'investissent dans des associations agissant à l'échelle du département ou de la région.

La forêt de Chambaran étant en partie domaniale, l'ONF joue un rôle non négligeable sur le territoire.

Un certain nombre de loisirs de nature se déploient dans les Chambarans, randonnée à pied, à VTT ou équestre notamment.

Il apparaît que les Chambarans sont une zone peu touristique. Les activités motorisées peuvent alors s'avérer être un atout pour attirer de nouveaux visiteurs.

---

#### 3.3.4) PETITES HISTOIRES DE CES SCÈNES

---

Alors que le PNR du Pilat souhaitait fermer tous les chemins à la circulation des véhicules motorisés au début des années 1990, les pratiquants se sont organisés pour défendre leur loisir en créant une association, Pilat Pour Tous (PPT), afin d'échanger avec les collectivités locales. Cela a finalement donné lieu à la mise en place de dispositifs permettant les discussions et la concertation à l'échelle du parc.

Les discussions se sont de nouveau faites plus vives avec l'arrivée d'une nouvelle équipe de direction du Parc en 2009 et l'élaboration de sa nouvelle charte pour la période 2013-2025. Ces tensions ont abouti à la création d'une association d'opposition aux loisirs motorisés, SOS Chemins, afin de contrebalancer le pouvoir de Pilat pour Tous. Les discussions ne sont toujours pas réellement apaisées et les décisions prises fragiles.

Non loin de là, une enquête révélant l'origine des conflits d'usage dans le secteur des Chambarans a mis l'accent sur le rôle joué par le quad notamment. L'office de tourisme de la zone a alors initié une démarche visant à gérer les conflits générés par cette activité tout en proposant un cadre de pratique pour les adeptes du quad, Attitude Quad. Une charte de bonne pratique a été éditée et des chemins conseillés sont toujours en cours d'élaboration.

Sur la scène de La Grave - Villar d'Arène, aucune mobilisation de ce type n'a été relevée. Il n'existe pas de conflit apparent.

De nombreuses autres initiatives locales ont vu le jour à différents endroits en France. François Hausherr a effectué en 2009, dans le cadre des réflexions autour des LMHR, un état des lieux de la maîtrise des loisirs motorisés dans les PNR et a montré que, dans la totalité des cas, ce sujet était traité d'une manière ou d'une autre (Hausherr 2009).

---

## CONCLUSION DU CHAPITRE 3

Ce troisième chapitre aura permis de dresser le panorama de la dynamique des mobilisations liées aux LMHR sur la scène nationale et sur les scènes locales. Il s'agit d'une première brève approche de ces mouvements avant de détailler les traductions ayant cours dans le réseau (Partie 3).

Chaque scène ayant fait l'objet d'enquêtes a dans le même temps été décrite.

Pour l'instant, les éléments présentés ne sont que juxtaposés, les dates et moments marquants ayant été relevés pour chaque scène. Ce sont en quelques sortes des points de repères, des balises, que la troisième partie replacera – ou resituera – sur l'étendue du réseau déployé.

Notons également que la dynamique des mobilisations ici rapidement évoquée est traversée par les arguments génériques présentés dans le chapitre précédent. Nous reviendrons sur l'articulation entre ces deux aspects dans le cadre de notre quatrième partie, visant à proposer une interprétation de nos résultats.

---

## CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE

A l'issue de cette partie, le lecteur devrait avoir une meilleure vision d'ensemble du tableau que nous nous apprêtons à détailler, dans la finesse de ses traits, dans la partie suivante.

Nous avons vu qu'il existait diverses modalités de pratique, porteuses d'enjeux variés et auxquelles s'appliquent différents arguments. Ces différentes pratiques sont à l'origine de mobilisations – de la part d'acteurs les rejetant et d'autres les défendant – dont nous avons rapidement présenté la dynamique.

Cependant, dans cette partie, nous n'avons pas saisi le cheminement des actants évoqués et pour l'instant l'histoire en reste à une juxtaposition d'éléments que le lecteur doit encore avoir du mal à lier les uns aux autres. Quelques pièces du puzzle ont été distribuées mais il reste à les assembler. Notre troisième partie propose une première manière de poser les pièces et de les associer.

Avant cela, à ce stade de la réflexion, des lectures effectuées en cours de parcours nous semblent permettre de prendre un peu de recul sur les éléments de la controverse présentés dans cette partie. Dans la mesure où il s'agit d'éléments de littérature relative à des controverse autour de l'automobile, ils auraient sans doute dû trouver leur place dans le cadre général. Néanmoins, comme nous l'avons évoqué en préambule de notre première partie, nous avons décidé de ne pas trahir l'évolution de notre parcours de recherche. Les lectures qui vont maintenant nous servir à mettre en perspective notre première partie de résultats ont été effectuées en deuxième partie de parcours de thèse et non lors de la phase d'ouverture bibliographique. Elles n'ont donc pas influé sur l'élaboration de notre cadre d'analyse. Il s'agit simplement d'éléments complémentaires à nos résultats et qui donnent de la profondeur à notre analyse.

### **Le rapport aux moteurs, hier et aujourd'hui**

Nous nous sommes intéressés aux LMHR parce qu'ils donnent lieu à une controverse qui nous semble tout à fait d'actualité. Cependant, il est intéressant de se retourner vers les années passées pour la mettre en perspective.

Depuis l'apparition de l'automobile, l'histoire de ces engins n'est pas sans provoquer de vifs débats. Orfeuill (2009) revient sur les différents âges de l'anti-automobilisme. A l'origine, l'automobile était élitiste, signe de distinction : « l'automobiliste triomphant, fou roulant dans une drôle de machine ou bon bourgeois, joue les mâle dominants en s'arrogeant tous les droits ». Et de poursuivre « L'intrusion d'« étrangers » au cœur de villages vivant sur un mode encore communautaire, la domination sur l'espace public de

véhicules dangereux sont à l'origine d'un ressentiment d'autant plus prégnant que la perspective d'être soi-même un jour au volant n'est pas crédible pour la majorité de la population. L'opposition à l'automobile résulte des perturbations induites dans l'ordre établi, et notamment dans la représentation de ce qui fait territoire, le village, le quartier, les abords du domicile où les enfants pouvaient jouer en toute sécurité. » (Orfeuillat 2009 p. 50). Faugier (2009 p. 83) argumente également dans ce sens : « les débuts de l'anti-automobilisme (1890-1914) s'expliquent en partie par les réactions que suscitaient l'automobile chez les populations rurales (peur de l'engin, de sa vitesse, de son bruit, de la poussière produite par son passage...). Ces réactions sont à rapprocher de réactions similaires qui se sont produites lors de l'introduction de la bicyclette dans les espaces ruraux. »

Ensuite, avec la démocratisation de l'automobile, ce sont les embouteillages, la paralysie en centre-ville, qui commencent à poser problème. « Un autre problème apparaît très vite, c'est le pouvoir de nuisance des circulations automobiles sur les usagers de l'espace public et des autres moyens de déplacement ». La présence de l'automobile « réduit le plaisir de flânerie urbaine, le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes, l'efficacité des transports publics » (Orfeuillat 2009 p. 51). Ces considérations liées à la circulation automobile en ville résonnent avec les arguments de la controverse autour des LMHR. Tout se passe comme si les débats, les combats, avaient glissé d'un espace à un autre.

Enfin, le troisième âge de l'anti-automobilisme selon Orfeuillat est en phase avec l'un des éléments de la controverse autour des LMHR, relatif à l'environnement. « Le troisième âge de l'anti-automobilisme naît avec les images de la terre vue de l'espace et la reconnaissance du caractère fini de notre petite planète, et du caractère prévisible de l'épuisement de ses ressources, dont le pétrole. Il est conforté et renforcé par l'inquiétude montante concernant le changement climatique. » (Orfeuillat 2009 p. 52). Pour cet auteur, cet aspect de l'anti-automobilisme est lié au besoin de quête de sens de l'homme et à son besoin d'éprouver de la compassion qui aujourd'hui se tourne vers la planète et sa préservation. Dès lors, les grands médias favorisent la montée de mauvaise conscience qui entoure l'automobile alors même que « l'ensemble des transports ne contribue qu'à moins de 15 % de l'effet de serre anthropique additionnel » (Orfeuillat 2009 p. 56).

Tout concourt pour laisser penser que la controverse autour des LMHR n'est pas sans similitudes avec les débats qui ont animé la question de l'automobile depuis son apparition. Il semble que les problématiques se soient déplacées dans le temps et dans l'espace mais elles restent semblables : dérangement des autres usagers, peur des accidents, réduction du plaisir de la flânerie, pollution etc.

## **Partie 3**

Retracer les associations

Les objets au cœur des mouvements du Collectif

### PARTIE 3 RETRACER LES ASSOCIATIONS - LES OBJETS AU CŒUR DES MOUVEMENTS DU COLLECTIF

Chaque objet semble mobiliser des associations particulières. Nous souhaitons ici étudier les processus de multiplication et de raréfaction des entités liées à ces objets. Pour cela, nous proposons d'explorer le réseau en partant de trois entrées complémentaires, liées à des objets ou autres entités non-humaines. Nous avons volontairement fait le choix de mettre en avant des objets dans l'analyse parce qu'il ressort de notre travail de terrain que ce sont différents actants non-humains qui marquent la dynamique de la controverse et des conflits. Montrer comment ces entités sont enrôlées et en enrôlent d'autres doit permettre de mettre en valeur leur rôle et leur pouvoir connecteur – ou « déconnecteur ».

Nous partirons d'abord de la manière dont deux textes réglementaires nationaux enrôlent des actants, sur la scène nationale et sur les scènes locales.

Nous verrons ensuite comment se déploient les réseaux liés à deux démarches de gestion des LMHR à l'échelle d'un PNR – en révision de charte – et d'un secteur regroupant 22 communes – travaillant sur une charte de bonne pratique et une cartographie d'itinéraires conseillés. Nous verrons également comment se déploient et se relient les actants d'un canton où il n'existe ni conflictualité apparente, ni gestion volontaire des LM.

Nous analyserons enfin comment des objets directement liés aux pratiques sur le terrain ainsi que les grandes manifestations motorisées sont enrôlés et/ou traduits et comment ils enrôlent d'autres actants – sur le terrain, sur des scènes locales et sur la scène nationale.

A cette fin, nous nous basons sur une analyse des verbatims d'entretiens, les notes prises lors des différentes phases d'observation, l'analyse des articles et documents produits par les collectifs et associations impliqués dans la controverse et les conflits, ainsi que sur une analyse visuelle du réseau permise par les outils élaborés pour les besoins de cette étude et présentés dans le chapitre de méthodologie.

---

## CHAPITRE 1 LES RÈGLEMENTS NATIONAUX

Nous proposons de partir de deux règlements nationaux marquants pour explorer le réseau, car il ressort des entretiens qu'ils ont fortement influé sur la dynamique de la controverse et semblent en être des éléments structurants. Ce sont de véritables points de repère dans les discours.

Nous les situons *a priori* sur la scène nationale du fait de leur portée juridique mais nous verrons quels flux ils ont pu et peuvent encore générer dans le réseau, à la fois sur la scène nationale et les scènes locales.

Nous verrons donc d'où sont issus ces textes, comment ils se sont construits puis comment ils ont agi sur le réseau.

---

### 1.1 ORIGINES DE LA LOI DE 1991 ET DE LA CIRCULAIRE OLIN

Ces deux textes ont été rédigés à 14 ans d'intervalle par une même chargée de mission du ministère de l'écologie.

Nous allons voir la raison d'être de ces textes, selon cette chargée de mission.

La loi de 1991 aurait pour origine le manque d'unité des textes relatifs à la circulation des engins motorisés dans les espaces naturels alors que de plus en plus d'agents de la police de l'environnement et de maires étaient confrontés à la pratique sur le terrain. Partant, le ministère de l'écologie a décidé de s'emparer de la question.

*« C'est un sujet sur lequel on m'a demandé de travailler à la fin des années 1980. Notre service s'occupait des études d'impact. [...] Il y avait déjà une réglementation mais en patchwork et pas visible »*

*« Les loisirs motorisés ont été abordés à l'initiative du ministère de l'environnement à la demande d'associations, de collectivités territoriales, de l'ONF qui souhaitaient une réglementation claire car il y avait une montée en puissance des 4x4 et motos qui allaient partout. Il y avait déjà un règlement en forêt et sur la plage mais pas de règle générale. »* (une chargée de mission au ministère de l'écologie).

*« La position du ministère était de faire une réglementation simple qui s'impose à tous. »*

*« Le texte de loi n'a pas été fait tout de suite. On a essayé de confronter les points de vue dans le cadre de grandes réunions avec des représentants des pratiquants, des représentants de propriétaires, de défenseurs des espaces naturels et les ministères concernés »* (une chargée de mission au ministère de l'écologie).

La loi de 1991 apparaît donc ici comme la traduction par le ministère des difficultés

rencontrées sur le terrain du fait de l'éparpillement des textes.

Par la suite, en 2005, une circulaire, dite circulaire Olin, a été rédigée pour répondre à de nouvelles préoccupations de terrain. Alors que les règles sur la circulation des engins motorisés dans les espaces naturels étaient condensées dans un texte spécifique, les agents de la police de l'environnement et les élus locaux se sont trouvés confrontés à de nouvelles pratiques, notamment liées à un texte datant de 2003 et autorisant l'homologation des quads. En outre, bien qu'un texte de loi ait été adopté en 1991, celui-ci, relativement flou notamment sur la définition d'une voie ouverte à la circulation publique, a conduit à des décisions de justice faisant jurisprudence mais qui se sont avérées peu lisibles pour les agents de la police de l'environnement et les pratiquants.

*« Sur les sports motorisés, il y eu des évolutions du point de vue de la pratique. Il y a toujours des terrains, il y a toujours de la randonnée mais du nouveau matériel a fait son apparition, dont le quad »*

Les premières homologations de quad ont pu se faire à partir de 2003, à la suite de la traduction dans la loi française d'une directive européenne datant de 2002.

*« Il y a eu de nouveau des pressions et alertes (par des services de l'Etat) venant de Maires débordés, ne sachant quoi faire alors qu'ils peuvent prendre des arrêtés. C'est pourquoi nous avons établi la circulaire Olin afin de rappeler la loi. »* (une chargée de mission au ministère de l'écologie).

Ces tensions se sont également traduites par des interventions de députés, comme J.M. Bockel, qui a adressé une question écrite au gouvernement en 2005, avant la prise de la circulaire Olin, afin d'attirer l'attention du ministère de l'écologie sur les difficultés rencontrées sur le terrain pour faire respecter la loi.

La circulaire apparaît finalement comme la traduction par le ministère des craintes liées à l'augmentation de la pratique sur le terrain et des conflits liés à une nouvelle activité, le quad.

Contrairement à la loi, une circulaire n'a pas de valeur juridique et ne vient pas modifier le texte de 1991. Il s'agit d'un texte d'orientation qui vient apporter des éclaircissements pour les agents sur le terrain et pour les Maires. Il vise également à les rappeler à l'ordre sur leurs missions relatives à la gestion de la circulation motorisée sur les chemins.

## 1.2 PERCEPTION DES PROJETS DE TEXTES PAR LES PROTAGONISTES DE LA CONTROVERSE

Pour le ministère, la loi de 1991 et la circulaire Olin apparaissent comme des réactions à des difficultés rencontrées sur le terrain, à des conflits émergeant dans les milieux ruraux et forestiers.

Pour les pratiquants de LMHR, le projet de loi de 1991 a été vécu comme une menace portée à leurs activités. Pour eux, il s'agissait d'une potentielle limitation de leurs droits et possibilités de circuler sur les chemins. Les acteurs ayant été informés du projet de loi ont d'ailleurs constitué un collectif visant à défendre leurs intérêts, le Codever.

A notre connaissance, les pratiquants de LMHR n'étaient pas au courant du projet de circulaire Olin contrairement à la loi de 1991.

Pour les détracteurs des LMHR, le projet de loi de 1991 a été perçu comme une occasion de limiter, de cadrer, la pratique. Ils ont ainsi participé à montrer les impacts des activités motorisées sur les milieux et ont exposé les nuisances provoquées.

Bien que ces acteurs aient été demandeurs d'un nouveau texte dans les années 2003-2005, nous n'avons pas d'information quant à leur rôle dans la genèse de la circulaire Olin.

## 1.3 ENRÔLEMENT D'ACTEURS EN AMONT DE LA SIGNATURE DE CES TEXTES

Nous allons maintenant analyser quels acteurs ont été enrôlés par les projets de textes et quelle dynamique en a résulté.

### 1.3.1) POUR LA LOI DE 1991

Le projet de loi de 1991 a donné lieu à une structuration des défenseurs et détracteurs des LMHR en deux collectifs emblématique de la controverse autour des LMHR.

*« La CALME a été créée en 1987 par :*

- *France Nature Environnement (FNE) représenté par Gilles Benest*
- *La Fédération Française de Randonnée Pédestre (FFRP) représenté par Jacques Lemaître*
- *La Fédération Française des Clubs Alpains et de Montagne (FFCAM) représenté par Pierre Bontemps*

*Cette coordination a été créée de façon informelle (peut-être sollicitée par Brice Lalonde) aux débuts des LM (moto trial (« verte »), 4x4) alors que Brice Lalonde était ministre de l'écologie. FNE, la FFRP et la FFCAM se sont réunis afin de collaborer avec Brice Lalonde,*

*dans la perspective de la rédaction d'un texte de loi. » (un membre de la CALME).*

Afin de justifier la nécessité de légiférer et en l'absence de d'études scientifiques suffisantes sur l'analyse des impacts de la pratique sur l'environnement, le ministère a financé deux études d'impact. Celles-ci ont été menées par des étudiants encadrés par l'un des membres fondateur de la CALME, écologue de profession<sup>74</sup>. Par la réalisation de ces études et la transmission de leurs résultats au ministère, la CALME a donc contribué à apporter des connaissances – qui revêtent une forme – scientifique(s) aux décideurs politiques.

Selon le membre fondateur de la CALME en question, la loi de 1991 est le résultat du travail de la CALME engagé depuis 1989, bien que l'idée de proposer un nouveau texte de loi ait émané du ministère.

Dans le même temps, le camp adverse se structure. Les pratiquants s'organisent pour défendre leurs activités. La personne à l'origine de la création du Codever a été prévenue du projet de travail sur une proposition de loi par un de ses amis, président la Fédération de Randonnée Équestre de l'époque. Sachant qu'un texte était en préparation, il a décidé de fonder un collectif permettant de faire entendre la voix des pratiquants auprès du ministère. En effet, l'annonce de la préparation d'une loi a été interprétée par les adeptes des loisirs motorisés comme une volonté de restreindre – contraindre – leur pratique.

### 1.3.2) POUR LA CIRCULAIRE OLIN

---

Contrairement à ce qui s'est passé pour la loi de 1991, le projet de circulaire Olin n'a pas donné lieu à la mobilisation des grands collectifs nés en 1987. C'est un ensemble de mouvement d'acteurs moins regroupés qui a encouragé la rédaction de cette circulaire. Par ailleurs, d'après nos enquêtes, les défenseurs des LMHR n'auraient pas du tout été enrôlés par ce projet de texte.

*« Le dossier contre les loisirs motorisés a été repris en 2002 à Chamonix avec MW à l'occasion de la relance du dossier « Silence ! » inspirée par les loisirs aériens (de grands noms étaient présents : Daudet, Gabarrou, Courtin, Amy etc.) » (un membre de la CALME).*

Un bilan des discussions de Chamonix est remis au ministère de l'écologie puis, dès le début du mandat de Nelly Olin, MW est souvent en contact avec elle pour faire état de la situation en montagne, entre autres sur la question des LM. Cette question la préoccupe et elle a des échanges réguliers avec l'administration à ce sujet.

Sur le terrain, les acteurs de la police de l'environnement et les maires sont confrontés aux nouvelles problématiques liées à l'homologation des quads depuis 2003. Ne sachant que faire, ils se tournent vers le ministère qui s'empare de la question et décide de

<sup>74</sup> Bien que l'acteur ayant dirigé ces deux études insiste sur la différence qu'il fait entre son rôle d'écologue (scientifique) et son rôle d'écologiste (militant), on est en droit de s'interroger sur l'objectivité avec laquelle ces deux études ont été menées.

rédiger une circulaire rappelant la loi et faisant le point sur la jurisprudence ainsi que sur les outils à disposition des maires et des agents de la police de l'environnement. Les difficultés rencontrées sur le terrain se traduisent donc par la signature et la diffusion d'un nouveau texte.

Certains députés commencent également à se poser des questions sur les LMHR et font remonter leurs préoccupations au ministère. Ainsi, Jean-Marie Bockel interroge le gouvernement en 2005 sur un « rappel de la législation pour la circulation des véhicules dans les espaces naturels » car, selon lui, les communes et associations bénévoles rencontrent des difficultés pour faire respecter la législation en vigueur, notamment du fait de l'arrivée des quads dans les espaces naturels.

---

## 1.4 ENRÔLEMENT D'ACTEURS À LA SUITE DE LA SIGNATURE DE CES TEXTES

---

### 1.4.1) POUR LA LOI DE 1991

---

Afin de faire connaître la loi sur le terrain, le ministère a édité « *un guide destiné aux élus et aux administrations qui a été envoyé dans tous les départements ainsi qu'une plaquette d'information spécifiquement destinée aux maires, rééditée deux fois pour permettre sa plus large diffusion.* » (une chargée de mission au ministère de l'écologie).

Par ailleurs, « *A la suite de la loi, la CALME a été mise en sommeil* » (un membre de la CALME).

Si la CALME se met en sommeil directement à la suite de la publication de la loi, le Codever continue d'exister et prend de l'ampleur. Il poursuit son travail portant sur le traitement des effets de la loi sur le terrain.

Ainsi, entre la publication au journal officiel de la loi de 1991 et la rédaction de la circulaire Olin, le Codever a mené en permanence des actions sur le terrain, auprès des pratiquants, des députés et du grand public. Sur les aspects liés à la loi, le Codever mobilise un réseau juridique afin de défendre des pratiquants qui selon eux ont subi des verbalisations abusives. Forte de l'expérience ainsi construite dans le domaine juridique, le Codever a construit un guide juridique (première édition en 1992), « *condensé de ce que dit le droit en matière de circulation dans les chemins* » (site Internet du Codever). Dans cette perspective, le Codever a également développé une garantie protection juridique (lancée en 1997), qui consiste à mettre à disposition un avocat pour chaque adhérent qui s'estime victime d'une verbalisation abusive. Ce dispositif favorise l'adhésion au Codever de pratiquants qui se voient ainsi défendus solidement en cas de problème sur le terrain.

Afin d'avoir le plus d'impact politique possible, le Codever travaille également son

image afin d'apparaître le plus représentatif possible. Les vététistes, randonneurs pédestres et autres équestres se trouvent ainsi enrôlés et sont représentés sur le bandeau et le logo du collectif, alors même que ce collectif travaille explicitement sur la question des pratiques motorisées – bien qu'il affirme œuvrer pour l'ensemble des pratiques se déroulant sur les chemins<sup>75</sup>

Les activités déployées par le Codever pendant des années sur la base des effets de la loi de 1991, se font essentiellement sur le terrain, sur les scènes locales.

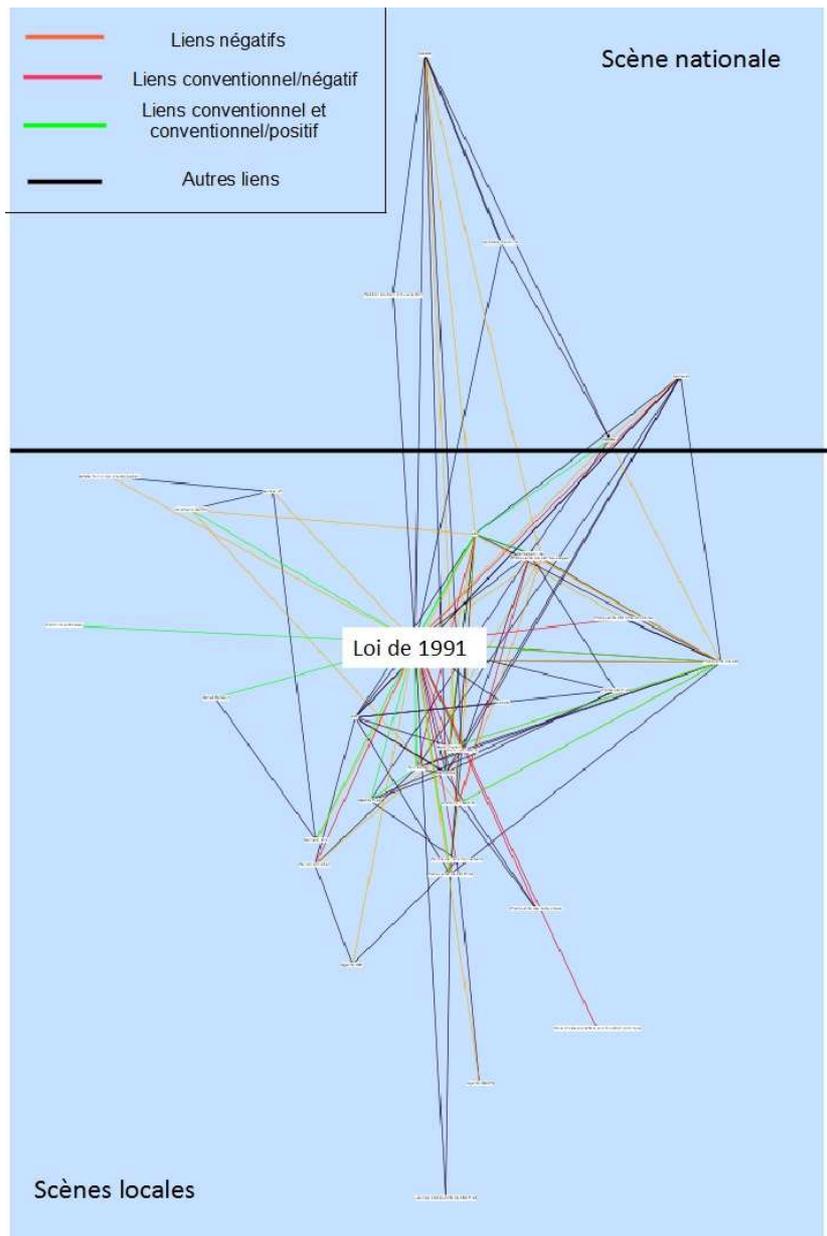
Le Codever, bien qu'étant un collectif d'ampleur nationale, agit beaucoup plus que la CALME (à ses débuts et quand elle a repris forme dans les années 2000) sur le terrain. Il effectue un important travail auprès des pratiquants et des acteurs locaux sur certains territoires, notamment au travers du « maillage »<sup>76</sup>.

La manière dont la loi de 1991 enrôle des actants de la scène nationale et des scènes locales apparaît sur le graphe suivant.

---

75 Nous verrons que la CALME adopte la même démarche mais plus tard. Nous revenons sur cette question lors des discussions autour de la circulaire Olin.

76 Il s'agit de nommer un bénévole adhérent au Codever référent pour un secteur géographique afin qu'il relève les situations conflictuelles, qu'il se tienne informé d'éventuelles prises d'arrêtés municipaux d'interdiction de circuler, qu'il se fasse connaître des Maires comme médiateur et qu'il aide à régler localement les difficultés qui pourraient émerger.



*Graph 5: Nature des liens de l'ego-réseau de la loi de 1991, spatialisation par scènes*

Sur l'ego-réseau de la loi de 1991, on peut voir que les liens entre cet actant et les acteurs de la police de l'environnement (dans le détail) ainsi que les pratiquants de LM et les espaces interdits et autorisés ont été évoqués par les acteurs interrogés. Très peu de liens avec les actants de la scène nationale apparaissent : seuls les liens avec le Codever, la CALME, la chargée de mission du ministère de l'écologie, les PDIRM (et la pétition de soutien à la circulaire Olin, des années plus tard) sont relevés.

On voit que le nombre de liens de la loi avec des actants de la scène nationale est beaucoup plus faible que celui apparaissant avec des actants de scènes locales.

Un certain nombre d'acteurs locaux s'emparent de la loi et la traduisent chacun à leur manière, notamment des agents de la police de l'environnement ou des gestionnaires d'espace concernés par la question des loisirs motorisés. En outre, la loi touche directement les pratiquants (liés conventionnellement à ce texte), que ceux-ci soit conscients de son existence ou non. Ainsi, les relations qui ressortent des entretiens sont les relations conventionnelles qui lient la loi aux pratiquants ainsi qu'aux agents de la police de l'environnement, de même que les relations négatives à cette loi qui viennent s'ajouter aux premières (cf. graphe ci-dessus). Ces relations sont globalement perçues par un large ensemble d'acteurs, pratiquants impliqués dans la défense de leur activité, opposants ou gestionnaires.

La loi de 1991 joue un rôle clé dans les agencements locaux puisqu'un grand nombre d'actants locaux sont enrôlés par cet actant. En outre, les relations entre les actants locaux et la loi ne sont pas univoques et stabilisées. En effet, pour un certain nombre d'actants, les relations conventionnelles qui les lient à la loi se doublent de relations négatives, de rejet ou encore de mécompréhension.

#### 1.4.2) POUR LA CIRCULAIRE OLIN

---

*« A la suite de la circulaire Olin, RL et PI ont lancé une pétition de soutien à la circulaire Olin avec l'étiquette « MW » mais en relation avec FNE. A partir de là, la CALME a été réanimée : plus de 175 000 signatures ont été recueillies et remises en main propre à Nelly Olin qui les a félicités. Le Codever a contre attaqué avec une autre pétition. »* (un membre de la CALME).

Sur la base de cette pétition, la CALME relance un appel à adhésion et soutien afin de remobiliser ses troupes et d'être la plus représentative possible. Il suffit alors souvent qu'une personne impliquée dans une association ou une institution soutienne la CALME et s'investisse lors des réunions et des prises de décision, pour que son association ou institution d'origine soit considérée comme membre de la CALME. Cette dernière revendique alors une large liste de membres. De la même manière que le Codever enrôle des pratiquants non motorisés afin d'être représentatif, la CALME enrôle un large panel d'association afin d'asseoir sa légitimité.

Alors que la circulaire Olin a favorisé la relance de la CALME du côté de l'opposition aux LMHR, elle a également eu pour origine la naissance d'un collectif concurrent du Codever, la Coramuc, du côté de la défense de la pratique.

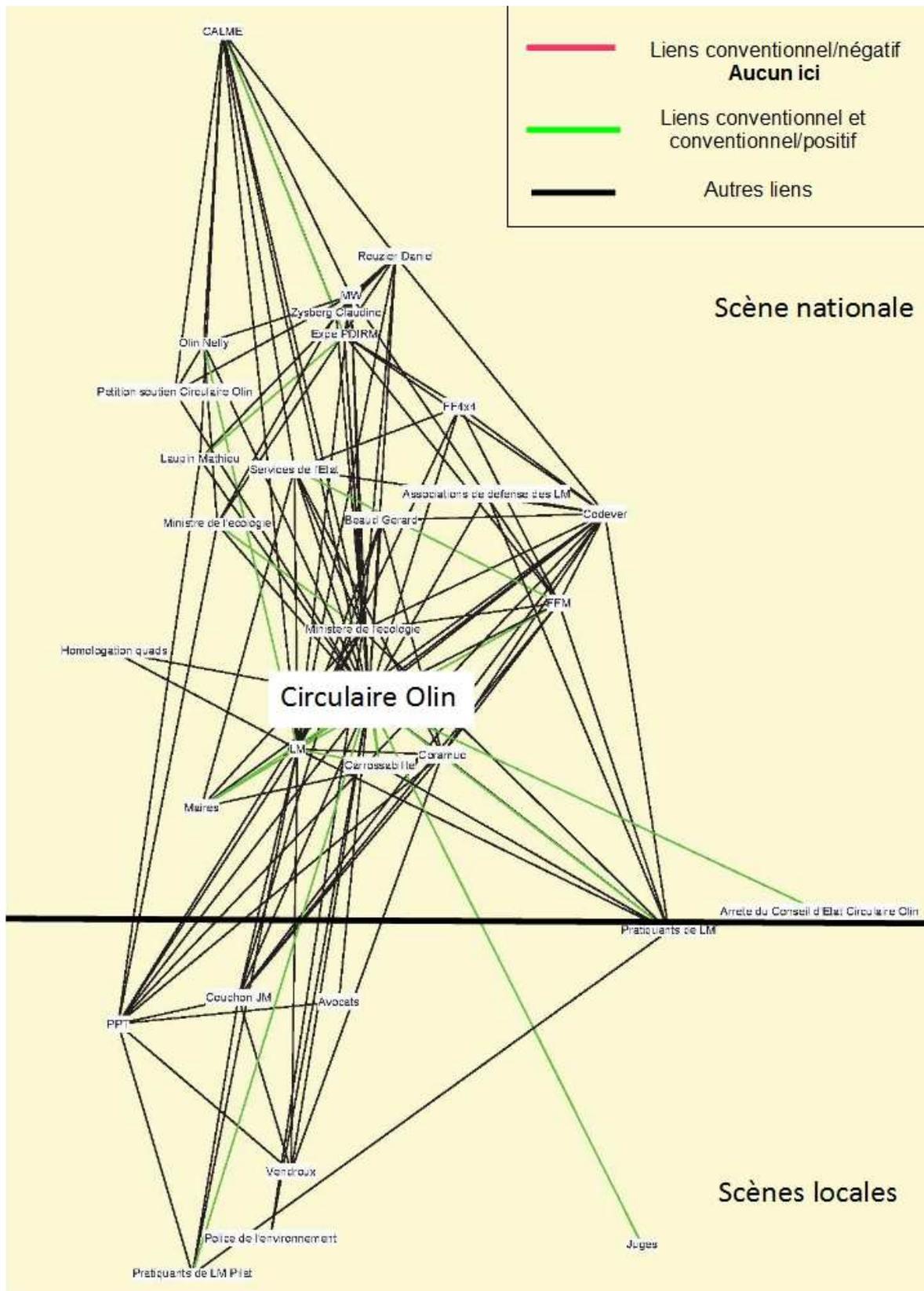
*« L'info de la sortie de la circulaire Olin a été relayée par FS du GAPPALVVR. Il a organisé des manifestations contre ce texte. RJ (de Pilat pour Tous) et FS ont fait connaissance à cette occasion.*

*A l'époque, FS a demandé au Codever de réunir du monde pour parler du sujet mais il s'est rendu compte du peu de consistance du Codever qui n'avait pas de plan d'action. A*

*l'époque FS et RJ étaient adhérents au Codever.*

*Petit à petit l'idée de monter quelque chose eux-mêmes a grandi. Ils ont créé la Coramuc. Ils ont fait créer des associations locales comme Rhône Nature pour Tous, Pistons club de Trèves, Chemins de Savoie pour Tous ; sur le même modèle que Pilat pour Tous et la GAPPALVVR, avec à peu près les mêmes statuts. Ils ont ainsi fait circuler leur savoir-faire, des informations etc. » (un membre fondateur de la Coramuc).*

A la suite de la sortie de la circulaire Olin, les détracteurs et défenseurs des LMHR ont repris, avec plus de vigueur, leur lobbying auprès des députés et des ministères de l'écologie et des sports. Cela a conduit un certain nombre de députés à poser des questions au gouvernement sur le sujet des LMHR, chaque député se positionnant plus ou moins clairement dans un camp ou dans l'autre. Nous pouvons ici citer quelques questions posées entre 2006 et 2008 comme celles de J.F. Chossy le 03/07/2007, P. Calmégane le 17/04/2008, D. Jacquat le 23/10/2007, M. Alain le 23/10/2007, M. Lezeau le 29/01/2008 ou encore J. Lamblin le 05/02/2008 (cette liste n'est pas exhaustive). Dans le même temps, la CALME et le Codever ont tenu à être reçus par les ministères de l'écologie et des sports afin de leur faire part de leur positionnement.



Graph 6: Nature des liens de l'ego-réseau de la circulaire Olin, spatialisation par scènes

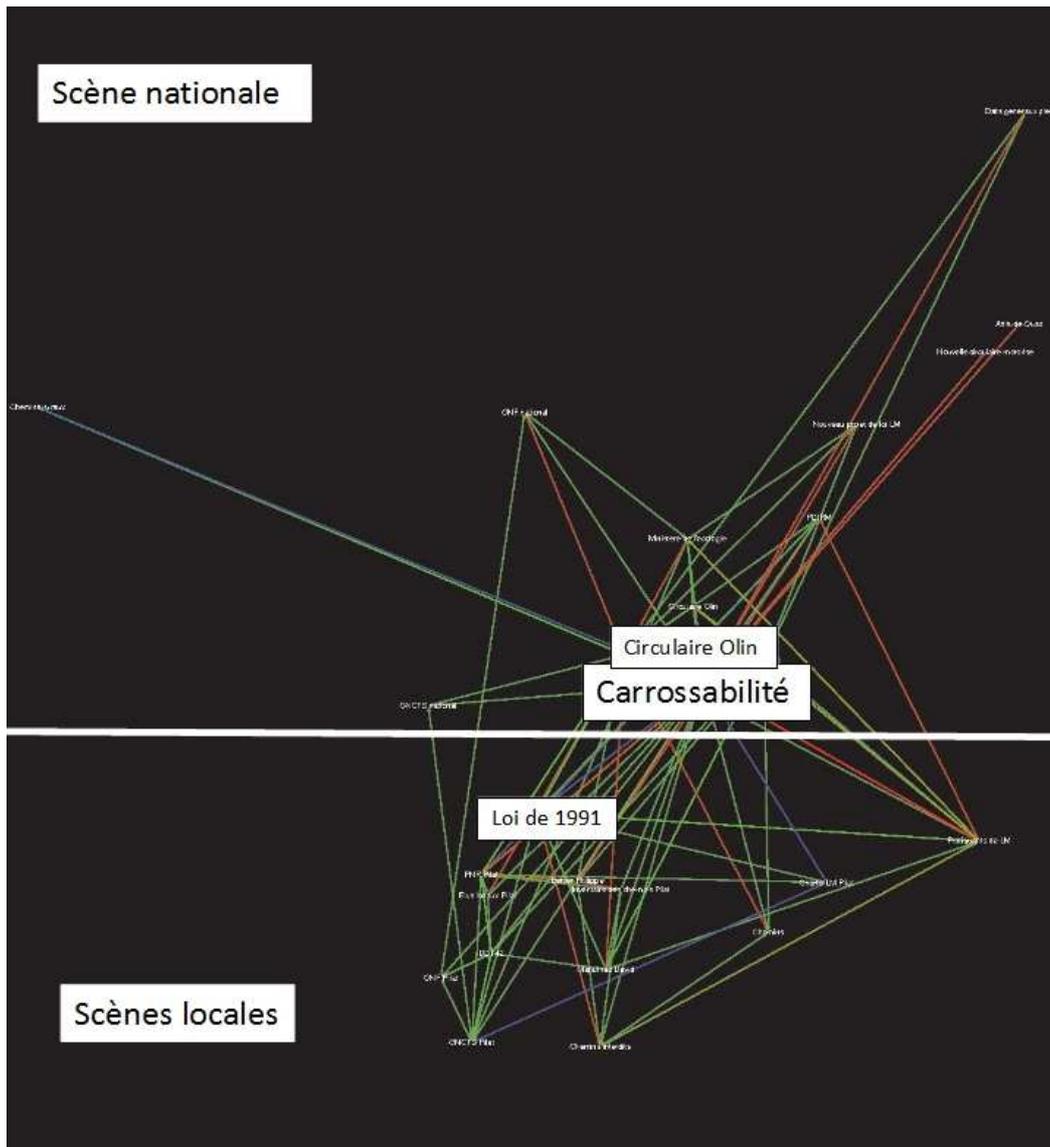
Contrairement à ce qui a été relevé pour la loi de 1991, très peu des relations (notamment conventionnelles) entre la circulaire et les acteurs de la police de l'environnement ou les praticiens ont été évoquées par les acteurs interrogés.

Ce sont plutôt des liens de soutien ou de rejet du texte (souvent portés par des acteurs de la scène nationale) qui sont évoqués lors des entretiens. Cet actant se traduit finalement fortement dans la controverse à travers les acteurs qu'il enrôle et, à l'inverse, à travers ceux qui l'enrôlent sur la scène nationale.

La circulaire Olin a principalement mobilisé les acteurs de la scène nationale : les protagonistes des collectifs qui s'affrontent, CALME, Codever, Coramuc, Fédérations, services de l'Etat etc. En outre, les relations composant l'ego-réseau de la circulaire Olin sont principalement perçues par les acteurs qui jouent un rôle actif dans la controverse, détracteurs des LMHR agissant sur la scène nationale d'un côté, et défenseurs de ces activités s'impliquant à la fois sur la scène nationale et/ou sur la scène locale de l'autre.

Si la circulaire mobilise plutôt les acteurs de la scène nationale, la carrossabilité, un actant clé de la circulaire, mobilise également sur les scènes locales ; à la fois la police de l'environnement et les pratiquants, de même que la loi de 1991.

La carrossabilité est une notion visant à préciser la définition de ce qu'est une voie ouverte à la circulation, aspect flou de la loi de 1991 et qui pose directement problème sur le terrain. En effet, pratiquants et agents verbalisateurs doivent tenir compte de cette notion, sorte de clé de détermination, afin de juger si tel ou tel chemin privé est ouvert ou non à la circulation.



Graph 7: Ego-réseau de l'actant « carrossabilité », spatialisation par scènes

On peut voir sur ce graphe que la carrossabilité enrôle des acteurs sur les scènes locales, tels que les élus locaux, les services en charge de la police de l'environnement (ONF Pilat, ONCFS Pilat), des pratiquants, des chemins, des gestionnaires d'espace (DDT 42).

#### 1.4.3) DES EFFETS DIFFÉRENTS DE CES TEXTES SUR LE TERRAIN

Dans le cas de la loi de 1991, ce texte a amené des collectifs (CALME et Codever) à se créer et se mobiliser en amont de sa rédaction, afin de mener des actions de lobbying auprès du ministère de l'écologie. Par contre, le texte de loi en lui-même, une fois adopté a plutôt enrôlé des actants sur le terrain, ou du moins, à des échelles locales – si l'on se réfère ici aux actions du Codever auprès de ses adhérents. Ainsi, des agents de la police de l'environnement, des pratiquants, des panneaux BO<sup>77</sup> ont été enrôlé dans le réseau de la

77 Les panneaux BO sont les panneaux réglementaires pour signifier la fermeture d'un chemin. Ceux sont

controverse autour des LMHR du fait de cette loi.

A l'opposé, la circulaire Olin n'a pas mobilisé les collectifs prenant part à la controverse avant, ou au cours de, sa rédaction. Par contre, cet actant a ensuite fortement agi sur ces collectifs, relançant la CALME, amenant le Codever à se positionner et entraînant la création d'un nouveau collectif, dissident du Codever, la Coramuc.

Les travaux sur la loi de 1991 ont marqué les débuts de la controverse publique sur les LMHR en ce qu'ils ont amené les acteurs à s'organiser en deux camps distincts, la CALME s'opposant à ces activités et le Codever les défendant.

Ensuite, l'adoption de la loi a fait agir les acteurs sur le terrain.

De leur côté, la signature et la diffusion de la circulaire Olin ont relancé la controverse nationale en amenant les collectifs fondés à la fin des années 1980 à se positionner de nouveau, redonnant de la vigueur à la scission du réseau en deux camps distincts ; les opposants aux LMHR soutenant fortement la circulaire Olin, leurs défenseurs s'y opposant radicalement et déposant un recours devant la justice contre ce texte.

Alors que l'adoption de la loi de 1991 a enrôlé des acteurs sur le terrain, la circulaire Olin a mobilisé les porte-parole des collectifs et associations s'impliquant dans la controverse autour des LMHR. Cette différence est visible dans la position de ces deux actants sur le graphe total des relations codées, suivant une spatialisation par scènes. Les actants non-humains n'ayant pas de scène attribuée *a priori*, ils se retrouvent positionnés sur le graphe uniquement selon leurs connexions aux autres actants du réseau. La circulaire Olin se retrouve alors positionnée plutôt du côté de la scène nationale alors que la loi de 1991 tend plutôt à se situer du côté des scènes locales (cf. graphe ci-dessous).

---

obligatoirement placés aux entrées des voies communales et rurales pour lesquelles des arrêtés municipaux d'interdiction de la circulation ont été pris. Ils peuvent également être utilisés par les propriétaires souhaitant interdire l'accès à certains de leurs chemins.



présent. Nous reviendrons sur ces débats dans l'étude du cas relatif au PNR du Pilat.

Par ailleurs, un autre paragraphe de la loi de 1991 a donné lieu à des développements « tardifs » : celui relatif aux Plans Départementaux des Itinéraires de Randonnée Motorisée (PDIRM)<sup>78</sup>. Entre 1991 et 2005, ces PDIRM ont été laissés de côté, aucun département ne cherchant à les mettre en place. La discussion autour de ces plans a été relancée par la circulaire Olin qui consacre un paragraphe à cet outil. Les ministères des sports et de l'écologie ont alors entamé une démarche d'expérimentation des PDIRM en réunissant les acteurs prenant part à la controverse et quatre départements expérimentaux. Finalement aucun PDIRM n'a été mis en place mais des conclusions ont été tirées de l'expérience, faisant apparaître les raisons des difficultés rencontrées.

### 1.5.2) LA CIRCULAIRE OLIN

---

La circulaire Olin a cristallisé les interactions autour de deux camps, opposants et détracteurs des LMHR, chacun ayant construit une position claire et tranchée face à ce texte.

Au fil des années, le regain de vigueur des débats suscité par la circulaire Olin n'a pas faibli. Des années après, les discussions et les projets de loi ou de circulaire gravitent toujours autour de ce texte. Ainsi, d'un côté comme de l'autre, les protagonistes de la controverse ont amené des députés à poser des questions au gouvernement à ce sujet et à établir de nouvelles propositions de loi.

La plus médiatisée a été celle du député de Lozère, Francis Saint-Léger, enregistrée en septembre 2009. Ce projet, plus favorable aux LMHR que la loi de 1991 car supprimant la notion de carrossabilité au profit d'une ouverture moins restrictive des chemins, a fait coulé beaucoup d'encre et a conduit un certain nombre de députés à poser de nouvelles questions au gouvernement.

Un autre projet de loi, moins médiatique, avait déjà été déposé en mars 2007 par le député Laurent Wauquiez, à la demande de la Coramuc. Les motifs de cette proposition de loi sont explicitement introduits par une référence à la circulaire Olin.

Aucun de ces deux textes n'a obtenu une majorité à l'Assemblée mais ils sont la traduction juridique – dans le temps – des débats autour de la circulaire Olin.

Au final, fruit de ces débats, une nouvelle circulaire a été adoptée en décembre 2011. Celle-ci a été vécue comme une victoire pour les défenseurs des LMHR qui ont considéré que la circulaire Olin était abrogée. Pourtant, selon la CALME, ce texte ne fait que compléter le précédent et a été rédigé en collaboration avec leurs membres. Longtemps en projet, ce texte a finalement été signé et publié grâce à un élan donné par l'arrivée de David Douillet au ministère des sports, ce dernier étant fortement impliqué dans la défense des LMHR et

---

78 Ces Plans suivent le modèle des Plans départementaux des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) mis en place dans un certain nombre de départements et permettant de gérer les chemins de randonnée à l'échelle du département.

souhaitant clarifier la situation.

---

## CONCLUSION DU CHAPITRE 1

Analyser le réseau en partant de deux textes réglementaires nationaux, nous a permis de montrer que la dynamique d'enrôlement d'actants ne se déployait pas de la même manière sur les différentes scènes que nous avons définies. Les deux textes ont pour origine initiale des difficultés rencontrées sur le terrain mais n'ont pas eu les mêmes effets dans le temps. Le projet de loi de 1991 a provoqué la création de deux collectifs visant à défendre les points de vue et intérêts pro et anti motorisé : le Codever et la CALME ; la CALME se mettant en sommeil à la suite du vote de la loi. Par contre, la circulaire Olin de 2005 n'a pas donné lieu à la mise en action de ces collectifs en amont de sa rédaction alors même que son vote a suscité un regain de vigueur de la CALME ainsi que du Codever – avec en outre la création d'un collectif de défense des LMHR dissident du Codever, la Coramuc. Dans le même ordre d'idée, alors que la loi de 1991 a plutôt enrôlé des acteurs présents sur les scènes locales, la circulaire Olin a, à l'inverse, majoritairement enrôlé des acteurs de la scènes nationale.

---

## CHAPITRE 2 LES AGENCEMENTS LOCAUX

Afin de déployer le réseau relatif aux LMHR, nous avons choisi plusieurs points d'entrées permettant de saisir au mieux les liens entre controverse – en tant qu'échange d'arguments génériques – et conflits sur le terrain. Après avoir analysé comment deux textes d'ampleur nationale faisaient agir les actants du réseau, nous partons donc de différents agencements locaux pour faire de même.

Cette démarche doit nous permettre de mettre au jour les différents flux qui circulent au sein des scènes étudiées ainsi qu'entre ces scènes.

Nous allons donc étudier pour trois agencements locaux comment se déploient les actants enrôlés dans le réseau.

---

### 2.1 PNR DU PILAT ET PROJET DE CHARTE

Un petit point rétrospectif permet de faire le point sur la genèse des actions et discussions à propos des LMHR.

Dans le PNR du Pilat, les mobilisations autour des LMHR commencent au début des années 1990. A cette époque, le syndicat mixte du Parc souhaite limiter les pratiques motorisées sur les chemins dans son périmètre d'action. A la suite de la loi de 1991, des arrêtés municipaux d'interdiction de circuler sont pris par les Maires. Ces actions ont amené des habitants du Pilat à se mobiliser contre la politique du Parc en créant l'association Pilat Pour Tous. Cette association a alors contesté devant le tribunal administratif une partie des arrêtés municipaux et a eu gain de cause. Petit à petit un dialogue s'est établi entre l'association et le PNR et PPT, PPT est alors devenu l'interlocuteur privilégié du Parc pour les pratiquants de loisirs motorisés.

Afin de traiter la question des LMHR, et des autres usages liés aux chemins, un comité chemin a été créé au sein du PNR. Cette instance de discussion a permis de gérer de façon concertée les problématiques relatives à l'usage des chemins, notamment motorisé. Un certain nombre de règles ont ainsi été élaborées conjointement entre PPT et le Parc et se sont traduites par la rédaction d'une « charte de comportement des utilisateurs d'engins motorisés dans le Parc du Pilat ».

---

#### 2.1.1) CHARTES DE PNR ET CIRCULATION MOTORISÉE SUR LES CHEMINS

---

Pour revenir à une histoire plus récente, depuis son arrivée à la tête du PNR en 2009, la nouvelle équipe de direction du Parc a entamé les procédures de révision de sa charte<sup>79</sup>

---

79 L'existence d'un PNR repose sur l'adoption par l'ensemble des maires du périmètre du Parc d'une Charte renouvelée tous les 12 ans. Cette charte établit les orientations devant guider la gestion de différents secteurs tels que l'urbanisme ou la circulation sur les chemins et justifiant l'obtention du label de PNR.

afin de mettre en place la nouvelle charte pour la période 2013-2025.

Afin de saisir les tensions liées au LMHR qui émergent au cours des révisions de charte, il est nécessaire de saisir la place que la gestion de la circulation motorisée doit avoir dans une charte de Parc ainsi que les débats actuels sur la scène nationale à propos de cette question.

La loi de 1991 stipule que :

*« La charte de chaque parc naturel régional doit comporter un article établissant les règles de circulation des véhicules à moteur sur les voies et chemins de chaque commune adhérente du parc. »* (Extrait de l'article premier de la loi de 1991).

Jusque là, la notion de « règles de circulation » était vue de manière relativement souple et, le plus souvent, les PNR indiquaient dans leur charte que les Maires devaient prendre des arrêtés d'interdiction pour les chemins où la circulation d'engins à moteur serait de nature à compromettre soit des milieux naturels soit la tranquillité publique.

Cette vision relativement souple tend à être remise en cause depuis 2010. Certains acteurs de la protection de l'environnement souhaitent ainsi que les chartes de PNR deviennent prescriptives pour la gestion de la circulation motorisée, alors même qu'une charte a vocation à déterminer des orientations et non à édicter des règles.

*« Alors que le pouvoir de réglementer appartient aux seuls maires, la Charte d'un PNR doit édicter les règles régissant la circulation des véhicules à moteur sur les communes de son territoire ce qui lui attribuerait un pouvoir de prescription »* (Compte-Rendu de réunion CALME, 2010).

Cette position, soutenue par la CALME, est portée par un membre de la Commission Nationale de Protection de la Nature (CNPN), chargée de rendre un avis au ministère sur les projets de charte de PNR.

Le PNR du Pilat se trouve donc confronté à ce contexte de durcissement national pour sa révision de charte.

### 2.1.2) LE COMITÉ CHEMIN

---

Afin de relancer la concertation et d'avancer sur le projet de charte, le syndicat mixte a de nouveau ponctuellement réuni le comité chemin depuis février 2010, alors qu'il avait été momentanément suspendu du fait du changement d'équipe de direction. Sont présents dans ce comité :

- des représentants du PNR du Pilat (élus et techniciens)
- des représentants de PPT
- des représentants de la FFRP Pilat

- des représentants de la FFC Pilat
- un représentant des pratiquants équestres Pilat
- un représentant du Handisport Pilat
- des représentants des agriculteurs du Pilat
- un représentant de la Direction Des Territoires (DDT) 69
- des représentants des chasseurs du Pilat
- un représentant du comité de course d'orientation du Pilat
- un représentant de la DDT42
- un représentant du Conseil Général (CG) 69
- un représentant du CG 42
- un représentant des propriétaires terrien du Pilat
- un représentant des forestiers du Pilat
- Un représentant de l'association Terre Commune
- Un représentant de l'association Environnement Nature Burdigues

Les représentants des CG restent en retrait lors des discussions et tiennent plutôt un rôle d'observateur. Le représentant de la DDT42 joue, lui, un rôle moteur, aux côtés du PNR et prend régulièrement la parole pour porter le point de vue institutionnel.

Chaque représentant d'association ou de professionnels est de son côté amené à défendre les intérêts des personnes qu'il représente.

### 2.1.3) DE LA CONFIANCE À LA DÉFIANCE

---

Outre le contexte de révision de charte, le changement d'équipe de direction, intervenant à la même période, a contribué à déstabiliser les agencements construits au fil des années entre le début des années 1990 et la fin des années 2000. Alors qu'un climat de confiance s'était petit à petit tissé entre PPT et le syndicat mixte de PNR, cette confiance a été mise à mal par les premiers échanges avec la nouvelle équipe.

Selon le président de PPT de l'époque, si la première rencontre avec la nouvelle présidente du comité chemin ainsi que celle avec la nouvelle directrice du PNR se sont bien déroulées, les premières réunions qui ont coïncidé avec le travail sur le nouveau projet de charte ont révélé un changement apparent de sensibilité de l'équipe : plus fermée à la question des loisirs motorisés.

Dès lors, le climat de confiance régnant avec l'ancienne équipe a glissé vers un climat de défiance, se traduisant notamment par des échanges de lettres entre PPT et l'équipe du

Parc, parfois perçus comme violents par certains des acteurs en présence. Que ce soit pour les membres de PPT ou l'équipe du PNR, du fait de ce climat de défiance, chaque fait et geste de l'autre est interprété comme une stratégie pour nuire ou, du moins, comme une action pouvant se révéler dangereuse pour son camp.

De peur que la nouvelle charte du PNR ne sonne le glas des loisirs motorisés au profit des seuls loisirs « doux », PPT a envoyé une version annotée et commentée du projet à chaque Maire du Parc et a fait appel au soutien de la population du PNR et des environs en leur proposant de signer et d'envoyer une lettre type au commissaire enquêteur chargé de mener l'enquête publique pour le projet de charte. Cette lettre a finalement été signée et transmise par environ 4000 personnes dont quelques acteurs du motorisé connus sur la scène nationale, comme David Douillet et Luc Alphan. Les 4000 personnes ayant soutenu la démarche de PPT ne sont pas toutes directement concernées par les loisirs motorisés mais le discours de PPT va au-delà de la seule défense de ces activités et aborde toutes les contraintes mettant en danger les emplois du territoire, ce dernier risquant d'être transformé en « réserve d'indiens ».

Les opposants aux LMHR voulant soutenir la nouvelle équipe du Parc se sont regroupés au sein d'une association créée sur le modèle de la CALME<sup>80</sup>, SOS Chemins du Pilat. Cette association a permis de rendre visible le travail de deux autres associations (pré-existantes) en particulier, Terre Commune et Environnement Nature Burdignes, sur la question des LMHR.

Comme pour la scène nationale, où la circulaire Olin a renforcé la division nette entre deux camps se constituant l'un par rapport à l'autre, le projet de charte du PNR du Pilat (concomitant d'un changement d'équipe) a radicalisé le positionnement des pro et anti LMHR sur le territoire.

#### 2.1.4) ENRÔLEMENT D'ACTEURS DE LA SCÈNE NATIONALE

---

Alors que le syndicat mixte rencontre des difficultés pour discuter avec les représentants des pratiquants du territoire, des acteurs de la scène nationale sont enrôlés. La directrice du Parc a profité d'une question du directeur du Codever sur le projet de charte – posée par le biais du site Internet dédié à la consultation du public sur ce projet – pour échanger avec lui. Elle a également fait appel à la personne référente pour les sports de nature et les loisirs motorisés en particulier à la FRAPNA, afin d'avoir son avis sur certains points.

Ensuite, afin de clarifier la situation, elle a également fait appel à la personne en charge des loisirs motorisés au Pôle Ressource National Sports Nature (PRNSN) TZ, sur les conseils de la fille de cette personne qui travaille au sein de l'équipe du PNR.

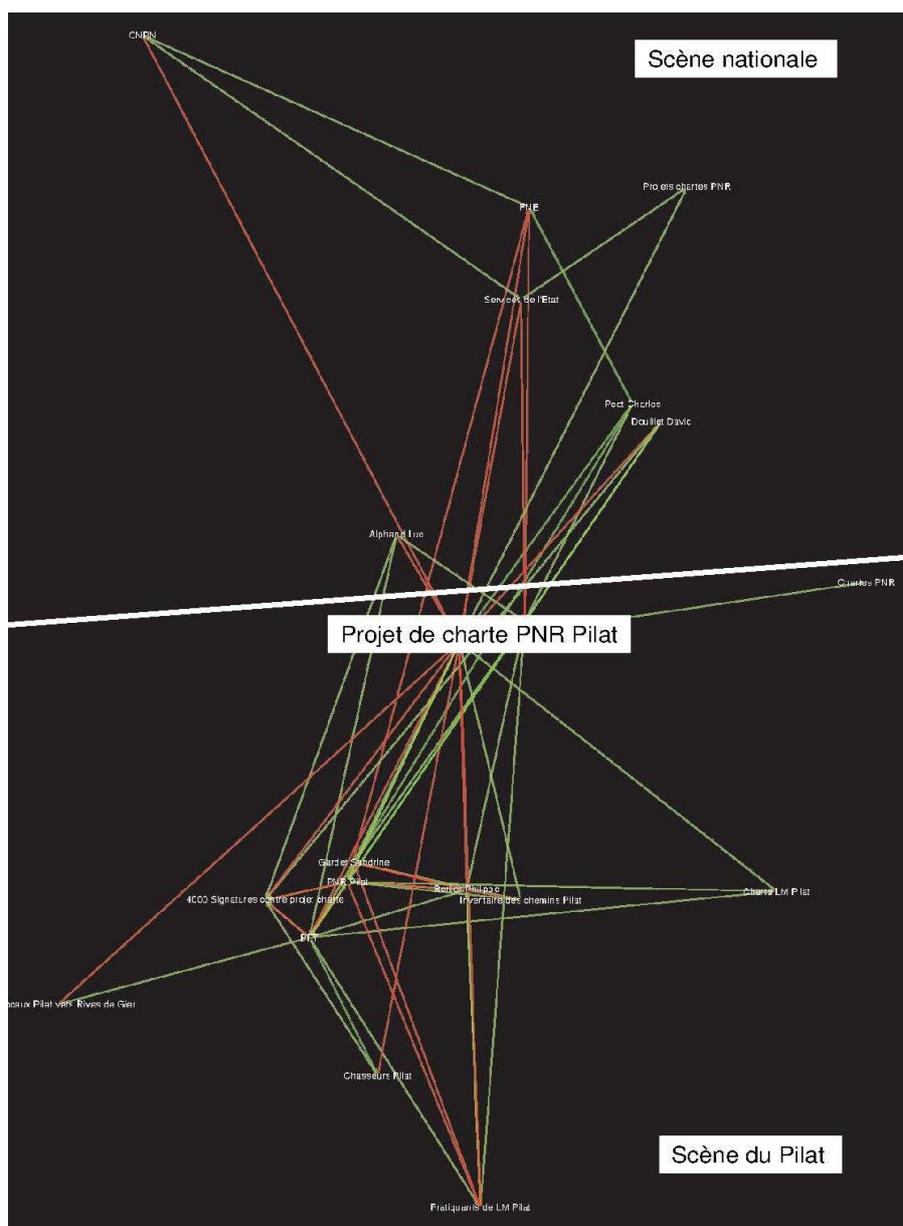
Sur la base du travail effectué avec TZ, un projet d'observatoire – programmé pour

---

80 Afin de s'inspirer du modèle de la CALME, l'initiateur d'SOS chemins du Pilat a pris contact avec MR de la CALME et est venu assister à une réunion de ce collectif.

trois ans – de l'état des chemins et des pratiques se déroulant sur ces chemins programmé pour trois ans a été développé. Une équipe de pilotage de ce projet a été constituée. Elle intègre des acteurs de la scène nationale : TZ (puis son remplaçant), un représentant de la FFM ainsi qu'un représentant du Codever ; alors même que les acteurs de la scène locale n'y sont pas associés.

Du fait des difficultés locales, la directrice du PNR s'est tournée donc vers d'autres personnes et a enrôlé des acteurs de la scène nationale.



Graph 9: Ego-réseau du projet de charte du PNR du Pilat, spatialisation par scènes



détracteurs des LMHR lorsqu'on leur demande leur avis sur la question. A l'heure des dérèglements climatiques et autres éléments de crise écologique, ces positionnements semblent plus « politiquement corrects ».

Pourtant, dans le Pilat, le réseau des défenseurs de la pratique, incarné par PPT, apparaît beaucoup plus développé que celui des opposants, incarné par SOS Chemins (association beaucoup plus récemment mise en place).



Grphe 11: Ego-réseau des associations PPT et SOS chemin, spatialisation par scènes

De plus, si l'on s'attarde sur le ressenti des acteurs actifs au sein de ces deux associations, il en ressort que les détracteurs des LMHR dans le Pilat se trouvent esseulés alors que les défenseurs de ces activités se sentent soutenus par la population.

Les opposants aux LMHR ont eu du mal à créer l'association SOS Chemins et sont peu nombreux. Lorsqu'ils s'investissent dans ce type d'association, ils sont « catalogués » et cela a des répercussions sur leurs autres activités, sur leurs autres investissements associatifs.

*« Ici, quand on est militant écolo, ça change tout, ça n'a pas du tout les mêmes conséquences qu'en ville. En ville, les groupes sont plus autonomes, il y a moins de*

*conséquences d'une activité à l'autre. Ici, on est plus reliés à tout le monde et tout est visible : les relations sont réciproques »* (un membre de SOS Chemins).

Comme ils s'investissent « contre », comme ils entrent en opposition, ils subissent des reproches dans le cadre de leurs autres activités.

Par ailleurs les quelques personnes qui s'opposent aux loisirs motorisés sont arrivées tardivement dans le Pilat, pour leur retraite ou en cours de carrière. Ils sont donc perçus comme extérieurs au territoire et la sentence « je suis d'ici » est souvent utilisée par les pratiquants pour défendre leur position.

La pratique de loisirs motorisés est relativement ancrée dans la culture locale des habitants du Pilat. « Dans le Pilat tout le monde fait un peu de moto quand il est jeune. » (le président du club Moto Verte du Pilat). Il est courant que le père emmène son fils faire de la moto avec lui. C'est une activité partagée par beaucoup.

En outre, PPT qui agit dans le Pilat depuis une vingtaine d'années a tissé des liens avec un certain nombre d'acteurs du territoire.

Ainsi, l'association travaille avec la gendarmerie pour mener des journées de préventions auprès des pratiquants. Pour cela, elle a acheté un sonomètre afin de sensibiliser à la question du bruit. Ces liens avec la gendarmerie ont été facilités par le fait que son capitaine soit lui-même pratiquant et ait un ami commun avec un membre de PPT.

Dernièrement, les liens entre PPT et l'ONF se sont également resserrés. En effet, alors qu'un agent de l'ONF a été confronté à des dégradations importantes sur un site, la gendarmerie lui a transmis les coordonnées des référents de PPT pour la zone. Il a alors pris contact avec eux et les membres de l'association ont réparé la zone. Bien que cet agent ne soit pas favorable aux LMHR, il compose donc avec PPT car, selon lui, cette association est très structurée, a une bonne connaissance des textes et sait s'entourer d'avocats pour contredire des PV. Afin de réguler la pratique il devient alors indispensable pour lui de travailler avec PPT plutôt que contre.

#### 2.1.5.a) Deux camps relativement étanches

---

Finalement, malgré les échanges engagés entre PPT et le PNR dans les années 1990 – 2000, le changement d'équipe intervenu en 2009 et le travail sur le renouvellement de la charte du PNR ont radicalisé la scission entre le camp des défenseurs des LMHR sur le territoire d'un côté et leurs détracteurs de l'autre, le syndicat mixte se retrouvant momentanément assimilé à ces derniers.

En dehors des réunions du comité chemins, il n'y a pas d'échange entre ces deux camps, sauf pour le syndicat mixte et PPT qui tentent de maintenir un dialogue mais celui-ci est qualifié, d'un côté comme de l'autre, de dialogue de sourd. En outre, de chaque côté, les protagonistes des associations s'interrogent sur la représentativité de l'autre et mettent en

doute leur légitimité. Même à l'occasion des réunions du comité chemin, les discussions entre PPT et SOS Chemins sont limitées ; les représentants de ces deux associations n'arrivent pas à interagir car leur légitimité vis-à-vis de l'autre n'est pas reconnue.

---

## 2.2 ATTITUDE QUAD ISÈRE

### 2.2.1) ATTITUDE QUAD ISÈRE, DE QUOI PARLE-T-ON ? : BREF HISTORIQUE DE LA DÉMARCHE

---

Une enquête commanditée par l'ADASEA sur les conflits d'usages dans les Chambarans pour laquelle l'ONF et l'Office de Tourisme de Mandrin Chambarans ont été des organismes ressource a été le déclencheur de la démarche. En effet, cette enquête a montré que les conflits les plus importants étaient dus à la pratique du quad sur le territoire.

D'autres enquêtes mettent également en avant les conflits liés aux loisirs motorisés. Ainsi une enquête menée (par l'ONF) dans le cadre d'un financement Leader + sur la « gestion des conflits d'usage sur la voirie forestière dans le massif de Chambaran » fait ressortir que « c'est incontestablement l'activité motorisée qui pose problème ». « La perception de cette forêt comme un lieu calme, naturel, préservé où il fait bon se détendre, découvrir la nature et pratiquer les cueillettes s'oppose à toutes les activités qui troublent cette quiétude. Parmi les activités rejetées par les propriétaires et les autres usagers, les activités motorisées et notamment la pratique de sports motorisés posent problème. »

C'est à la suite de ces résultats que l'Office de Tourisme a décidé de créer un groupe de travail (au sein même de l'office) destiné à traiter le sujet des conflits d'usages liés au quad. Un travail a alors été engagé en lien étroit avec un concessionnaire de quad. Il est à noter que ce lien entre office de tourisme et concessionnaire a été facilité par des relations familiales, la présidente de l'office étant la belle sœur du concessionnaire.

Les personnes potentiellement concernées par le conflit ont été contactées et quelques réunions de lancement ont été organisées. Des volontaires – tant des défenseurs de la pratique que des opposants – y ont participé. Ces réunions ont permis de recueillir le positionnement d'un certain nombre d'acteurs impliqués dans la controverse (pratiquants, association de protection de l'environnement, gestionnaires d'espace forestier, maires, secteur touristique, etc.)

A la suite de ces premiers échanges, ceux qui le souhaitent ont poursuivi le travail dans le cadre de nouvelles réunions lors desquelles les personnes présentes se répartissaient le travail ; à savoir réflexion autour de la charte de bonne pratique, travail sur l'avancement de la création d'itinéraires conseillés etc. Ont essentiellement participé à ces réunions des membres de l'Office de Tourisme et des personnes concernées par la pratique du quad (de

loisir ou professionnelle).

Enfin, une « association de fait » (un membre d'Attitude Quad) a été créée afin qu'Attitude Quad prenne son indépendance vis-à-vis de l'Office de Tourisme, même si des employés de l'Office font partie de l'association. Le fonctionnement de l'association repose sur le fait que pour adhérer il faille être parrainé par un de ses membres qui devient alors responsable de son filleul et de ses actions. Il n'y a pas de président élu, chaque membre est co-responsable de l'association. Ceci a été souhaité par l'Office de Tourisme qui ne voulait pas que quiconque puisse prendre le pouvoir et utiliser l'association à son profit.

### 2.2.2) UNE ÉBAUCHE DE RÉSEAU FORMÉ PAR LA DÉMARCHE ATTITUDE QUAD

---

L'association Attitude Quad et les acteurs réunis autour de la démarche figurent l'existence d'un réseau. L'office de tourisme, un concessionnaire de quad des Chambarans (Quad Action 38), des pratiquants locaux – venant même parfois de départements voisins – ainsi que certains maires de communes du territoire sont réunis autour du projet Attitude Quad.

Les pratiquants sont liés par le respect de la charte ainsi que le port de signes distinctifs tels qu'un autocollant Attitude Quad, une plaque placée à l'avant du quad permettant de les identifier ainsi qu'un gilet fluorescent les rendant visibles et reconnaissables à distance.

Certains maires sont intéressés par la démarche dans la mesure où les adhérents d'Attitude Quad se proposent pour régler les conflits provoqués par des pratiquants de quad – principalement des locaux – dans leurs communes. Ils apprécient également la dynamique impulsée par ces personnes – qui s'illustre par exemple par l'ouverture de chemins dans le cadre de la journée des chemins évoquée plus haut.

L'office de tourisme, à l'origine de la démarche, trouve également un intérêt à la constitution et au maintien de ce réseau dans la mesure où la résolution des conflits liés au quad et l'ouverture d'itinéraires balisés (conseillés) pourront favoriser la mise en tourisme de cette pratique sur le territoire dont il a la charge.

Enfin, le concessionnaire, loueur, vendant également des randonnées organisées, a intérêt à ce que l'image qu'il renvoie de son activité soit positive afin de la rendre plus attractive et moins sujette à critique.

Tous ces acteurs sont donc réunis autour d'un projet commun dont les objectifs peuvent être traduits par chacun d'entre eux. Il existe donc une ébauche de réseau « Attitude Quad ». Néanmoins, ce réseau ne correspond pas tout à fait à celui décrit par les initiateurs de la démarche dans la mesure où les associations de protection de l'environnement et gestionnaires d'espace forestier n'ont pas été enrôlés ; c'est pourquoi nous employons ici le terme d'ébauche.

### 2.2.3) LES ASSOCIATIONS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET GESTIONNAIRES D'ESPACE FORESTIER NON ENRÔLÉS DANS LE RÉSEAU

---

D'après les initiateurs et les porteurs de la démarche Attitude Quad, les réunions organisées ont permis de tenir compte des positions de chacun (pratiquants, gestionnaires d'espace forestier, opposants à la pratique dont font partie ceux qui se réclament de la protection de l'environnement etc.) par un travail en commun. Les détracteurs des loisirs motorisés interrogés – ayant participé à la démarche – dénoncent, eux, une absence de réelle collaboration.

Certaines associations de protection de l'environnement ont refusé de participer à Attitude Quad. Ainsi, la FRAPNA Isère et Mountain Wilderness, contactés dans le cadre de la création de la charte, n'ont pas voulu participer et cautionner cette démarche. Ils considèrent que la charte soumise relève du bon sens et ne nécessite pas l'implication de naturalistes. En outre, en tant que naturalistes ou protecteurs de l'environnement, ils refusent de cautionner une activité motorisée telle que le quad. Les relations entre ces associations et Attitude Quad se sont limitées à la première prise de contact.

Ceux qui ont participé aux réunions ont tenté de défendre leur point de vue, clairement pour une restriction de la pratique des loisirs motorisés hors route ou, à minima, pour un strict respect de la réglementation en vigueur. Selon eux, ils ont subi des railleries lors des réunions et leurs propos n'apparaissent pas visiblement dans les produits de la démarche Attitude Quad.

Ces opposants aux loisirs motorisés impliqués dans les premières réunions n'ont maintenant plus de lien avec l'association Attitude Quad. Les relations sont donc rompues et n'ont consisté qu'en une présence à quelques réunions ne menant pas à la création de liens plus permanents entre acteurs. On serait donc sur une forme de social 3 au sens où Latour l'a défini (2006) (interaction face à face lors des réunions), non concrétisée par la création d'une forme de social 2 (société en train de se faire passant par une certaine pérennisation des relations entre acteurs) (Latour 2006).

De plus, d'après les propos recueillis lors des entretiens avec les acteurs de la protection de l'environnement ou gestionnaires d'espaces forestier ayant participé à la démarche, les discussions en seraient restés à l'exposé de leur position face aux loisirs motorisés ainsi qu'à l'exposé des éléments qu'ils considéraient comme essentiels à inclure dans la charte de bonne pratique. D'après les données de la présente étude, il n'est pas possible d'affirmer qu'une « négociation » ait eu lieu. Les acteurs en seraient plutôt restés à des argumentaires de type « controverse ».

#### 2.2.4) LA POSITION AMBIGUË DU CONSEIL GÉNÉRAL

---

A l'époque de l'enquête, le conseil général n'avait encore fait part ni de son positionnement sur les loisirs motorisés hors route, ni sur la démarche Attitude Quad.

Aucun des services qui pourraient être concernés par la gestion des loisirs motorisés hors route (service des sports, service de l'environnement, service du tourisme ou service de l'Agenda 21) ne se prononçait à ce sujet.

#### 2.2.5) DES ACTEURS DE LA SCÈNE NATIONALE ENRÔLÉS

---

Afin de rendre visible la démarche Attitude Quad, des liens ont été tissés avec la scène nationale. Ainsi, le projet a été présenté devant l'ex-conseil National des Espaces Sites et Itinéraires (CNESI) et a obtenu un retour positif du ministère de la Jeunesse et des Sports de l'époque.

Par ailleurs, le magazine sur le quad publié par le groupe Polaris (« Roots ») a proposé un article quasi dithyrambique sur la démarche. Cet article indique, entre autres, que le conseil général soutient et suit la démarche qui est intégrée à la CDESI alors même qu'aucun de ses services ne se préoccupe d'Attitude Quad à ce moment-là. L'article met également en avant le retour positif de l'ex-ministère de la Jeunesse et des Sports qui le qualifiait d'exemplaire. De même, quelques lignes d'un éditorial du bulletin d'information de la Fédération Française de Quad (FFQ) soulignent la réussite de la démarche et fait part de son soutien.

Une image positive de la démarche est également véhiculée par le biais du Codever qui la considère comme un exemple de gestion concertée. Dans cette perspective, la présidente de l'office de tourisme de Mandrin-Chambaran, initiatrice de la démarche Attitude Quad, est intervenue lors de l'Assemblée Générale du Codever Isère le 10 décembre 2008 afin de la présenter. L'image véhiculée est très positive et intéresse fortement le Codever.

Enfin, Attitude Quad est soutenue par David Douillet, qui est devenu parrain de l'association alors qu'il était député des Yvelines puis a continué à entretenir des liens étroits avec les personnes à la tête de l'association lorsqu'il est devenu ministre des sports.

#### 2.2.6) NON PAS UN RÉSEAU MAIS DEUX RÉSEAUX RELATIVEMENT ÉTANCHES

---

Malgré ce qui est affiché, l'office de tourisme ne joue donc visiblement pas le rôle de médiateur entre opposants aux loisirs motorisés, pratiquants, prestataires de services dans le domaine et collectivités territoriales.

L'absence de lien entre le réseau formé autour d'Attitude Quad et les associations de protection de l'environnement et gestionnaires d'espace forestier nous amène à considérer

qu'il existe deux réseaux relativement étanches plutôt qu'un seul.

Il n'existe pas de but commun aux acteurs du réseau formé autour d'Attitude Quad et aux associations de protection de l'environnement et gestionnaires d'espace forestier. De plus, en dehors de quelques rencontres, les relations entre ces acteurs n'ont pas été pérennisées. On ne peut donc pas parler d'un grand réseau englobant Attitude Quad, les associations de protection de l'environnement et les gestionnaires d'espace forestier.

## 2.3 LE CANTON DE LA GRAVE – VILLAR D'ARÈNE

Contrairement aux deux scènes qui viennent d'être décrites, nous avons choisi le canton de La Grave -Villar d'Arène comme cas d'étude pour l'absence de conflit apparent et le peu de « bruit » autour des LMHR sur ce territoire.

### 2.3.1) DES ACTEURS RELATIVEMENT DÉCONNECTÉS

Sur le canton de La Grave – Villar d'Arène, les acteurs semblent être relativement déconnectés. Il y a un certain nombre de pratiquants épars, chacun roulant de son côté ou en petits groupes. Le plus gros groupe de pratiquant est constitué d'une petite dizaine de membre de familles locales ayant une forte influence politique dans le canton. Il y a quinze, vingt ans certains habitants roulaient en trial sur les chemins et dans les alpages des versants sud. Cette pratique, souvent illégale, ayant été réprimée comme nous le verrons par la suite, s'est progressivement réduite pour finalement être remplacée par le quad dans les années 2000. Dès lors, les sorties ont été plus concentrées autour de certaines pistes du canton, notamment dans le secteur de la Buffe.



Carte 8: Localisation du secteur de la Buffe sur le canton de La Grave – Villar d'Arène. Données cartographiques ©2012 Google

Au-delà d'une pratique de loisir, quelques agriculteurs ont investi dans des quads, notamment pour accéder plus facilement aux alpages.

Un technicien chargé de la surveillance du réseau d'une micro-centrale se déplace également en quad dans le cadre de son travail. En effet, il doit passer à des endroits qui ne sont pas accessibles en voiture (car trop étroits).

Quelques personnes se servent de leurs quads sur la route pour leurs trajets dans le canton.

Les quads et motos sont souvent recrutées pour assurer la sécurité sur deux courses à pied du canton, le Tour du Plateau d'Emparis et le Trophée de la Meije. Néanmoins, le service de l'environnement de la DDT des Hautes-Alpes émettant un avis défavorable pour l'usage de ces engins, ceux-ci sont de moins en moins utilisés.

Enfin, certains pompier roulant en quad pour leur loisir ont développé une formation de pilotage de quad pour les pompiers du département afin que ces engins puissent être utilisés lors des interventions nécessitant de sortir des routes goudronnées. Il apparaît selon eux que ces engins, efficaces en tout terrain, permettent de gagner un temps précieux, notamment en cas d'incendie. Néanmoins, leur diffusion aux autres casernes de pompiers est rendue difficile par les craintes liées au renversement relativement facile de ces engins lorsqu'ils sont pilotés par des débutants.

Tous les pratiquants évoqués n'ont pas de relation particulière spécifiquement en lien avec les LMHR.

Il n'y a pas d'opposition structurée aux LMHR sur le territoire. Seules quelques plaintes ponctuelles, de la part de résidents secondaires, sont de temps en temps adressées à la mairie de La Grave.

A Villar d'Arène quelques rares heurts ont été relevés. Il s'est par exemple agit de jeunes du secteur tournant dans des prairies et avec lesquels il a suffi de discuter pour que cela cesse. Par ailleurs, un couple de résidents secondaires s'est également plaint du passage trop rapide à leur goût du technicien de la micro-centrale devant leur logement. Ce couple est d'autant plus sensible aux engins motorisés qu'il a longtemps résidé dans le Champsaur où il a été confronté à la Croisière Blanche, grande manifestation motorisée sur laquelle nous reviendrons par la suite.

D'après certains acteurs locaux, les pratiquants étant principalement issus de familles qui ont un fort pouvoir local, personne parmi les habitants du canton n'oserait dire quelque chose à ce sujet.

### 2.3.2) PLACE ET RÔLE DES GESTIONNAIRES D'ESPACES

---

Le canton de La Grave – Villar d'Arène se situant dans le Parc National des Ecrins (PNE) (les parties habitées et la majeure partie des alpages sont en zone périphérique et une partie des versants ubacs se trouvent en zone cœur), cette institution est présente sur le territoire, notamment par le biais d'un agent. Ce dernier est particulièrement sensible à la question des LMHR car faisant partie des personnes chargées de faire respecter le code de l'environnement, il a, à quelques rares occasions, verbalisé des pratiquants en infraction.

Ces cas exceptionnels ont marqué les esprits et ont contribué à créer une ambiance de crainte pour les habitants roulant à moto ou en quad. Certains ont complètement stoppé leur pratique de peur d'être arrêté, d'autres ont réduit leur activité. Le passage de la moto au quad a réduit les cas de pratique illégale, les quads étant moins enclins que les motos à s'engager vers des sommets dépourvus de chemins – quand bien même les pilotes sont les mêmes.

Petit à petit, le garde du PNE a informé tous les pratiquants qu'il connaissait sur la réglementation en vigueur. Il a donc agi en effectuant de la prévention. Cela a été facilité par le fait que le canton est formé de deux petits villages, il connaît donc la plupart des habitants d'une manière ou d'une autre.

Par ailleurs, l'ONCFS est relativement peu présent sur le territoire car il est éloigné du reste du département (il est notamment séparé par le col du Lautaret qui constitue une barrière géographique). En dehors de quelques problèmes relevés dans le secteur du plateau d'Emparis il y a quelques années, l'ONCFS n'est actuellement pas préoccupé par les LMHR sur ce secteur. Il existe nettement plus de problèmes de l'autre côté du col du Lautaret, dans le Birançonnais, où les pratiquants sont plus nombreux et les versants plus accessibles du fait d'une forte densité de pistes militaires.

L'ONF est très peu concerné par les LMHR sur le canton de La Grave, car il ne gère qu'une piste située dans un secteur très peu fréquenté ainsi qu'une petite zone boisée récemment et qui était traversée par des engins motorisés lorsque le boisement était encore ouvert – c'est à dire que les arbres étaient suffisamment espacés pour que les véhicules passent dans les plantations – mais qui n'est maintenant plus accessible du fait de la densité du peuplement.

Les animateurs Natura 2000 ont, de leur côté, relevé à une époque des traces dans une zone humide dans le secteur de la Buffe et ont tenté de résoudre ce problème. En dehors de ce cas ponctuel, ils n'ont pas été concernés par la question des LMHR.

### 2.3.3) POSITIONNEMENT DES INSTITUTIONS LOCALES

---

Les élus locaux, bien que défavorables aux LMHR, se préoccupent peu de la question dans la mesure où la pratique est très réduite. Ils connaissent mal la loi et leurs prérogatives mais ne s'en soucient pas.

Selon eux, le problème se posera le jour où la pratique augmentera, ce qu'ils ne souhaitent pas. En effet, ces activités apparaissent incompatibles avec un secteur montagneux tel que le canton de La Grave – Villar d'Arène, car c'est une zone touristique qui repose sur une montagne préservée et paisible. La proximité avec la zone cœur du PNE est également mise en avant.

Par ailleurs, pour l'office de tourisme, le canton ne représente pas un territoire favorable au motorisé. L'offre se tourne plutôt vers les pratiques non motorisées de moyenne et haute montagne. Pour l'instant, l'office n'est pas confronté à une demande trop forte en matière de motorisé. En dehors d'une demande d'un prestataire de randonnée motorisée qui aurait souhaité passer une fois sur le canton – ce qui lui a été refusé, aucune requête en ce sens n'a été relevée.

---

## CONCLUSION DU CHAPITRE 2

Alors que certaines démarches locales de gestions des LMHR sont mises sur le devant de la scène pour leur exemplarité en matière de concertation avec tous les acteurs concernés par les conflits liés à ces activités, les agencements locaux étudiés restent, d'après nos enquêtes, fortement scindés en deux camps dont les échanges se limitent plus ou moins à la circulation d'arguments stéréotypés.

Les avancées se font, à la marge et par nécessité, entre des gestionnaires qui pour certains sont plutôt étiquetés dans le camp de la protection de la nature – et par conséquent des détracteurs des LMHR – et des défenseurs de la pratique. Confrontés à des conflits qu'ils sont chargés de résoudre, ces gestionnaires – tels que le PNR du Pilat – se voient contraints de discuter et de travailler avec les pratiquants concernés. Quand les enjeux locaux sont trop forts et chargés d'affects que les acteurs ont du mal à dépasser, le recours à des acteurs de la scène nationale – que l'on pourrait qualifier de tiers médiateurs – est envisagé par certains. C'est ce qui s'est produit dans le Pilat. Par ailleurs, des acteurs et actants non-humains de la scène nationale sont parfois enrôlés pour donner du poids à des positionnements (cas de grandes figures des LM qui s'engagent en soutenant les prises de position d'associations locales de défense de la pratique) ou pour diffuser largement une image positive d'une démarche de gestion (cas d'Attitude Quad Isère), ou encore afin de bénéficier de l'expérience acquise par d'autres acteurs sur d'autres scènes – exemple de SOS Chemins du Pilat qui fait appel à la CALME.

Le cas du canton de La Grave – Villar d'Arène est très différent des deux autres scènes étudiées et est remarquable car il illustre à merveille le fait qu'en l'absence de conflit visible, les acteurs restent déconnectés – à la fois les uns des autres sur la scène elle-même et à plus forte raison du reste du réseau – et ne se préoccupent ni de la controverse nationale, ni réellement des réglementations en vigueur, ni de ce qui se passe ailleurs.

Nous avons vu que des actants de nature réglementaire issus de la scène nationale ou des agencements locaux liés à des démarches de gestion faisaient agir – à différentes échelles – un ensemble d'acteurs. Nous allons maintenant nous intéresser au rôle et aux traductions dont font l'objet des actants directement liés à la pratique sur le terrain. Le bruit, les casques, les traces de pneus, les manifestations motorisées etc. pourraient être autant d'éléments qui participent à la controverse et aux conflits et dont le réseau de relations n'est pas stabilisé. Ils peuvent être enrôlés dans la controverse et/ou contribuer à la naissance et au maintien de conflits - souvent asymétriques (Watson et al. 1994) ; (J. P. Mounet 1996).

---

### 3.1 BRUIT ET OBJETS LIÉS AUX ENGINs MOTORISÉS

---

La controverse et les conflits autour des LMHR sont marqués par un certain nombre d'objets qui font agir les gens.

#### 3.1.1) LE BRUIT

---

Le bruit apparaît être un actant central de la controverse, facteur essentiel de rupture entre les pro et anti LMHR. Il tient une place importante dans les argumentaires et est souvent classé comme la cause numéro un de conflit. La campagne de Mountain Wilderness contre les loisirs motorisés se nomme d'ailleurs « Silence ! », titre évocateur.

Le bruit est un actant qui vient contrarier une représentation de la nature, comme lieu calme – et sain – permettant le ressourcement, par opposition à un milieu urbain bruyant et pollué. Ceci est à relier à la description que nous faisons de la nature telle qu'elle apparaît dans les écrits de certains auteurs évoquée dans notre premier chapitre.

Dans cette perspective, le bruit d'un moteur dans la nature se remarque nettement plus qu'en ville et passe d'un statut d'intermédiaire en zone urbanisée à celui de médiateur en espace naturel. Cet actant enrôle alors un ensemble d'autres actants dans la controverse, tel des habitants dérangés par les nuisances sonores, les normes visant à encadrer le niveau des émissions sonores, les réducteurs de bruit ou encore les randonneurs à la recherche de calme.

Si l'on s'attarde sur des notions de paysages sonores<sup>82</sup>, on peut dessiner un schéma de ce type :

---

82 Voir à ce sujet notamment l'ouvrage de Murray Schaffer, « Le paysage sonore – le monde comme musique », (2010, 1ère édition 1977).



Figure 13: Variation des paysages sonores

En outre, le bruit n'est pas perçu par tous de la même manière. S'il est fortement dérangeant pour certains promeneurs ou certains riverains, il peut aussi être un élément identitaire pour certains pratiquants.

Une anecdote issue de notre terrain peut venir illustrer cette problématique.

*Novembre 2010,*

*Lors d'une sortie en VTT, alors que quelques semaines auparavant j'avais appris à faire de la moto dans le cadre d'un stage – très sympathique – pour des adolescents, nous entendons des motos tourner sur un circuit. J'explique avec un ton empreint de sérieux – dépourvu de chaleur – à mes compagnons de VTT en quoi le bruit de ces motos, qui roulent à proximité d'une grande ville (Briançon), se diffusant largement dans les montagnes alentour pouvait déranger un grand nombre de personnes. En prononçant ces paroles, je ressens un afflux de réminiscences agréables, les images de mon stage de moto remontant, appelées par le son des moteurs de moto. D'un bruit dérangeant les vrombissements des moteurs étaient devenus pour moi des sonorités familières évocatrices de bons souvenirs<sup>83</sup>.*

On comprend alors plus aisément que recherche d'une nature silencieuse et plaisir associé au bruit dans la pratique soient à l'origine de quelques frictions, voire de ruptures. Les acteurs en présence ne seraient pas dotés des mêmes plug-ins<sup>84</sup> (Latour 2006 p. 299), et seraient donc dans l'incapacité de s'accorder sur une vision du monde – ou du moins de la nature. Les engins motorisés et leur bruit pourraient donc être considérés comme des catalyseurs de conflits d'individus ne disposant pas des mêmes plug-ins ; le bruit se faisant le révélateur de ces différences. C'est ici une vision quelque peu manichéenne de la perception

83 Cette remarque permet de saisir la différence de perception du bruit selon la position dans le réseau et selon l'activité déployée. Cependant, elle ne remet en rien en cause la neutralité de l'auteure de cette thèse.

84 Selon Latour, les plug-ins peuvent être « téléchargés » quand l'individu atteint un point du cyberspace inintelligible pour lui. Ils permettent alors d'activer ce que l'individu était incapable de voir auparavant.

du bruit et il existe un ensemble d'état intermédiaires, cependant, les arguments de la controverse traduisent plutôt un état stéréotypé tel que celui décrit ici.

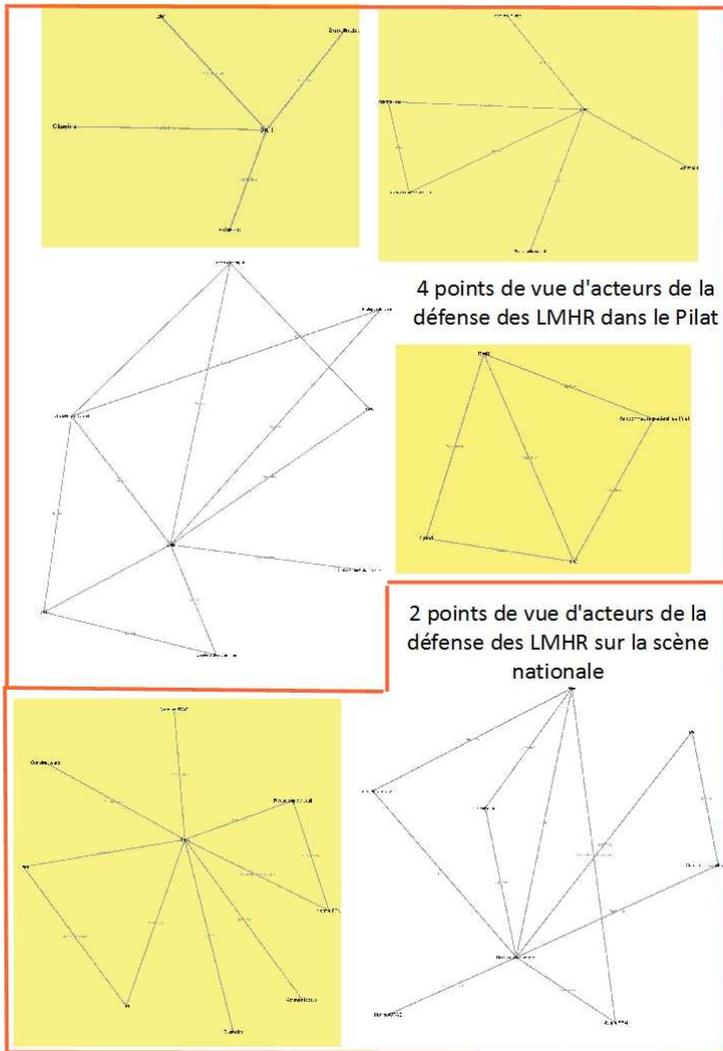
De ces différences de perception provient toute une gamme d'arguments autour du bruit ; du dérangement dont il est à l'origine pour les uns aux efforts faits pour le réduire pour les autres.

Au-delà des arguments défendus sur la scène publique, le bruit représente également un élément identitaire fort pour les pratiquants. En effet, s'ils affirment vouloir réduire les nuisances provoquées par les engins, il est en fait courant, dans la pratique, d'identifier un comparse par le type de sonorité émis par son moteur, notamment en moto. Ainsi, des surnoms peuvent provenir de ces sonorités, comme « *gaz-gaz* » pour un ado qui tourne la manette des gaz par vifs à-coups alors qu'il roule sur une moto de cylindrée 50 cm<sup>3</sup> qui émet un son relativement aigu et à fréquence élevée. D'ailleurs, si les constructeurs disent faire des efforts pour réduire le bruit des engins, ils ne précèdent pourtant pas le durcissement éventuel des normes sur les émissions sonores, craignant de moins vendre que leurs concurrents. Le « qualité » bruit émis par les véhicules, plutôt que sa faiblesse, serait donc important dans les décisions d'achat.

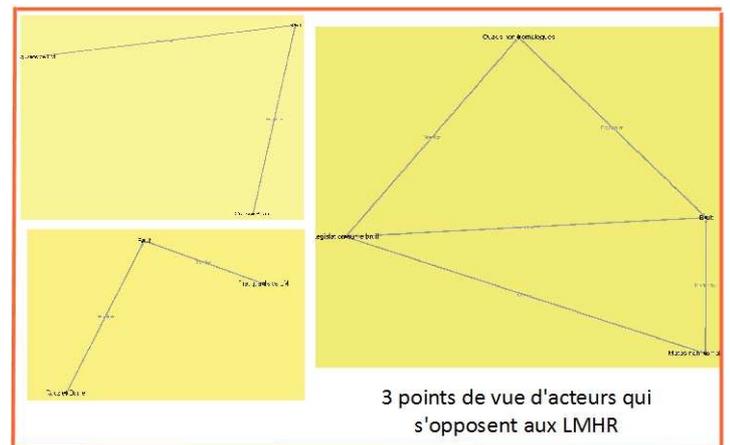
---

### 3.1.1.a) [Points de vue sur le bruit](#)

Le bruit est donc un actant central dans la controverse ; fortement mis en avant par les détracteurs des LMHR. Pourtant, si l'on analyse le réseau que déploient ces derniers autour de l'actant bruit, on se rend compte qu'il est très pauvre, par opposition à un réseau beaucoup plus riche déployé par les défenseurs des LMHR.



Graphe 12: Ego-réseaux du bruit pour les points de vue d'acteur défendant les LMHR



Graphe 13: Ego-réseaux du bruit pour les points de vue d'acteur détracteurs des LMHR

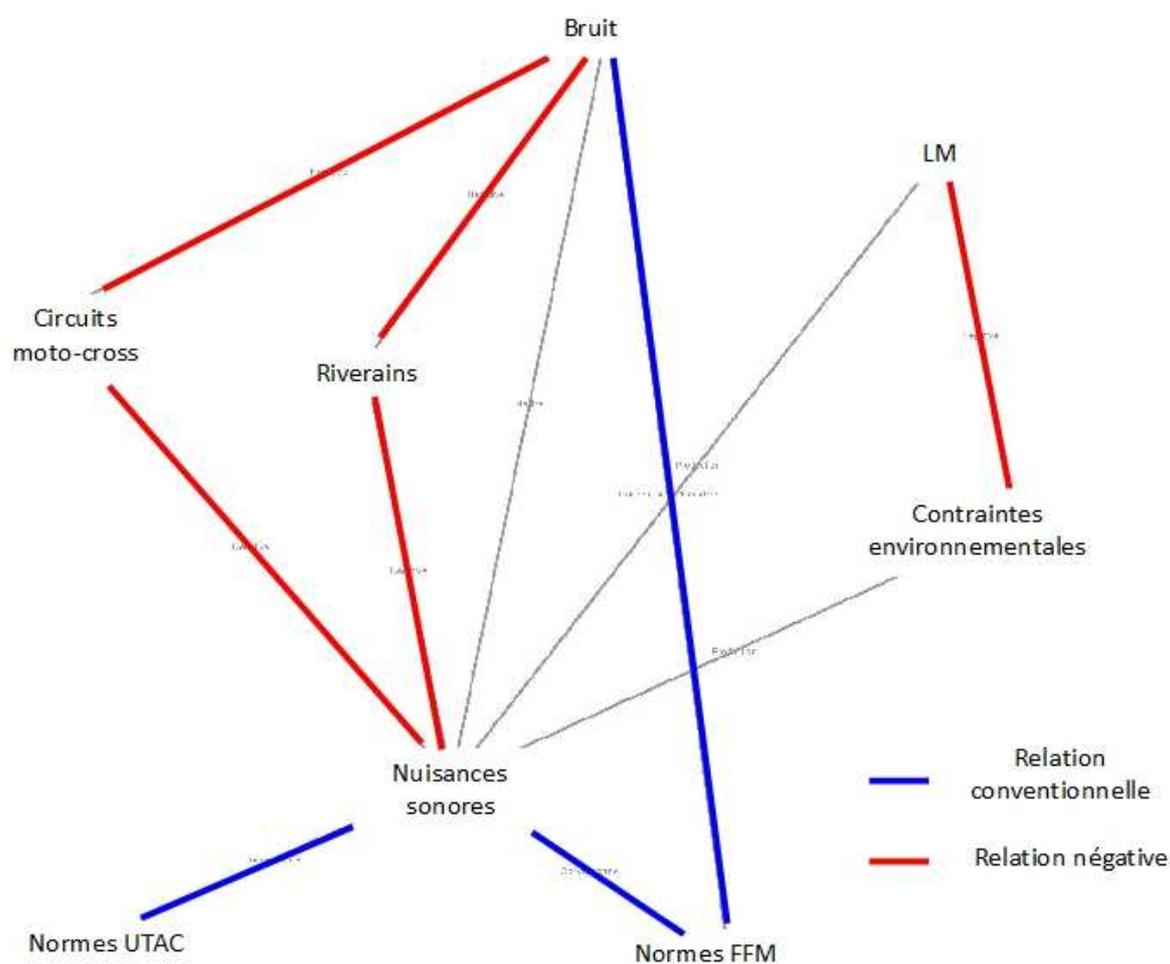
On voit sur ces graphes que l'ego-réseau du bruit est plus développé chez les défenseurs des LMHR (à gauche) – le nombre d'actants visibles sur chaque graphe varie entre 5 et 9 – que chez leurs détracteurs (à droite) – le nombre d'actants apparaissant sur les graphes varie entre 3 et 4 – qui n'évoquent que peut de liens avec l'actant bruit si ce n'est le dérangement qu'il provoque et le fait qu'ils s'y opposent.

Le bruit apparaît comme un stéréotype pour les opposants aux LMHR, le réseau de cet actant restant sous une forme de plasma – social 4 – pour eux.

« Je suis outré par le bruit qui est une agression. Je subis le bruit. » ; « Une personne gâche le plaisir de beaucoup. » (un membre actif de la CALME).

Les seuls éléments que l'on peut relever dans le discours des détracteurs des LMHR sont que le bruit constitue un dérangement important pour les autres usagers des chemins et la faune, qu'il est source de plaisir pour les pratiquants mais qu'il coupe la relation de ces derniers à la nature.

De leur côté, les défenseurs des LMHR souhaitant atténuer le rejet dont ils font l'objet, cherchent des solutions techniques pour résoudre le problème du bruit. Ils enrôlent alors un ensemble d'actants liés au bruit afin, à la fois, de prouver leur bonne foi et de trouver des pistes d'amélioration.



Graphe 14: Ego-réseau du bruit issu du point de vue d'un dirigeant d'une grande marque, constructeur de motos et quads

Il est ainsi apparu dans plusieurs entretiens que les engins homologués étaient tenus de respecter des normes, notamment en termes de bruit et que la FFM travaillait à la sensibilisation des pratiquants de moto et des constructeurs. Dans le cadre compétitif, certains champions ont ainsi été déclassés à cause du bruit : leur engin ayant dépassé les niveaux sonores limites acceptés par la fédération lors des tests. C'est, par exemple, le cas du vainqueur de l'Enduro du Touquet en 2010.

La discussion autour du bruit amène également les pratiquants et les professionnels de la pratique à aborder les caractéristiques des différentes motorisations. Ainsi, les types de sonorités émises par les moteurs deux temps ou quatre temps sont discutées.

« Un passage progressif se fait du 2 temps au 4 temps : le 2 temps est plus aigu, on

*pense que c'est plus dérangeant mais en fait, avec les sons graves du 4 temps, la nuisance est plus forte.*

*Les normes sont plus faciles à adapter sur les 4 temps que sur les 2 temps. Aujourd'hui, sur la route il n'y a plus de 2 temps. »* (un dirigeant d'une grande marque, constructeur de motos et quads).

*« Le bruit d'une 4 temps va plus loin que celui d'une 2 temps, il est plus sourd – le niveau de perception est plus étendu vers les sons graves – mais tout dépend aussi de la ligne d'échappement.*

*Les 4 temps ont une mécanique compliquée. C'est cher et lourd mais c'est mieux au niveau des gaz rejetés et la consommation est plus faible.*

*Les 2 temps sont plus simples et moins lourds. Pour le bruit : la perception qu'on en a est plus forte, surtout pour les faibles cylindrées. »* (un pratiquant militant à la Coramuc).

Les opportunités offertes par l'électrique sont débattues mais chacun attend que les engins électriques soient commercialisables à grande échelle et certains mentionnent déjà les problèmes posés par les métaux employés pour fabriquer les batteries – comme le plomb ou le lithium – qui seraient vecteurs de pollution.

Des moyens techniques pour atténuer le bruit sont aussi évoqués, comme par exemple les réducteurs de bruit, pièce qui s'ajoute à la sortie du pot d'échappement.

Si pour certains le bruit fait partie intégrante du plaisir dans la pratique, quelques tests de matériel proposés par les magazines tiennent maintenant compte du niveau sonore émis par les moteurs – au ralenti, en roulant et en roulant à plein gaz ; plus ces niveaux étant élevés moins bonne étant la note attribuée à l'engin.<sup>85</sup>

En somme, les défenseurs des LMHR développent des connaissances et savoirs relatifs au bruit afin de développer et de mettre en œuvre des solutions visant à réduire le rejet dont ils font l'objet.

La FFM est un des acteurs travaillant particulièrement au déploiement de la controverse autour du bruit et tentant de résoudre ce problème. Cette fédération, étant délégataire pour la gestion de la moto et du quad, interagit très régulièrement avec le ministère des sports et contribue à lui transmettre un certain nombre de connaissances techniques, notamment au sujet du bruit.

Finalement, des usagers des chemins, aux normes, en passant par des argumentaires diffusés à l'échelle nationale, le bruit enrôle tout un panel d'actant des scènes locales à la scène nationale.

---

85 Ces tests ont notamment été effectués par le magazine le Monde du Quad.

### 3.1.2) LES CASQUES ET AUTRES PROTECTIONS

---

Le casque ainsi que les protections portées par les pratiquants interfèrent particulièrement avec les relations avec les autres usagers des chemins et la perception que ces derniers ont de la pratique. On pourrait aisément penser que ce sont de simples éléments de sécurité pour les pilotes, assurant leur protection en cas de chute, mais ceux-ci apparaissent comme de véritables médiateurs – au sens de Latour (2006) – sur les chemins.

Ainsi, pour l'un des acteurs interrogés, ces attributs participent à caractériser la pratique :

*« Ces gens ils font toujours la course et ils sont tous harnachés pour faire la course, ils ont des casques, des dorsales etc. »* (un membre de SOS Chemins).

Ensuite, pour beaucoup, le casque et les protections contribuent à rompre les relations entre les pilotes et les autres usagers des chemins, voire à instaurer une relation déséquilibrée, dans laquelle la personne non motorisée se sent inférieure ou agressée. Quelques citations d'entretiens permettent d'illustrer cette idée :

*« La pratique de moto et quad est sans doute plus locale mais on ne les connaît pas, avec leurs casques, on ne sait pas à qui on a affaire. »* (un représentant de propriétaires forestiers dans le Pilat).

*« On ressent de l'impuissance quand on croise quelqu'un de casqué sur une moto qui passe sans s'arrêter. On doit se pousser, on ne peut pas discuter. »* (une opposante aux LMHR)

*« Quelque chose qui gêne c'est qu'on ne voit pas le visage. Le ressenti c'est que... on se sent agressés. »* (un technicien du CG 42).

Certains pratiquants ressentent que le casque les coupe des autres. Ainsi l'un deux nous livre :

*« La moto c'est individualiste avec le casque, le bruit et tout le bardas. »* (un président de club de moto verte).

D'ailleurs, certains pratiquants, conscient de la barrière que représente le casque, relèvent leur visière lorsqu'ils croisent quelqu'un.

Enfin, certains détracteurs des LMHR font remarquer que le casque joue sur la relation à la nature que les pratiquants peuvent avoir. Selon eux, alors qu'il faudrait être en harmonie avec la nature lorsque l'on y circule, les pilotes casqués ne peuvent se relier à elle, leurs protections agissant comme une barrière entre eux et le milieu qui les entoure.

*« Sur un guidon, les yeux rivés devant, avec un casque et des lunettes, avec en plus les gaz d'échappement et le bruit, qu'est-ce qu'ils reçoivent de la nature ? »* (un membre de SOS Chemins).

*« Le casque, c'est une image. C'est facile d'imaginer que avec un casque, tu n'entends*

*pas les mêmes choses, le champ de vision est réduit, tes sens sont plus faibles.*

*Être dans la nature implique des échanges avec elle en permanence, pour que ces échanges rappellent l'humain à lui-même, lui rappelle qui il est. Elle rappelle l'homme à sa nature d'être humain. Il ne faut pas limiter les échanges pour obtenir ça. »* (un militant de la FRAPNA).

Alors que les pratiquants ont un rapport fonctionnel au casque, ce dernier renforce le sentiment de conflit pour les opposants. C'est donc un actant qui participe à l'instauration d'un conflit asymétrique entre pilotes et usagers des chemins, ces derniers ressentant le casque comme un élément agressif ou du moins comme une barrière.

### 3.1.3) LES MOTEURS

---

Le moteur est un moyen de propulsion critiqué par les détracteurs des LMHR, car selon eux, celui-ci est incompatible avec des espaces naturels. Il est opposé à des moyens de propulsion musculaires. Pour les acteurs chargés de la gestion des activités, le moteur introduit des caractéristiques problématiques. Un acteur du ministère des sports pointe cet aspect :

*« Pour tous les sports, la problématique est la même : on doit gérer des pratiques sur un espace, avec des conflits d'usage. La grande différence avec un moteur c'est le bruit et la vitesse : ça marque ces activités. »* (un conseiller du ministre des sports).

Pour les opposants aux activités motorisées sensibles aux aspects naturalistes, le moteur constitue une barrière entre le pratiquant et le milieu traversé.

*« Le moteur introduit une déconnexion entre l'homme autonome et le quadeur, le motard. Un gouffre est créé par la technique liée à l'objet et aux ressources fossiles qui viennent du Moyen Orient en guerre. » ; « Sans moteurs, les limites sont la fatigue, le manque d'eau, la météo... avec l'outil motorisé, on s'affranchit de toutes ces limites alors que les pratiquants ne connaissent pas toujours le milieu naturel (la météo, etc.). La déconnexion signifie ne plus être conscient des limites parce que l'énergie est disponible dans le réservoir. »* (un militant de la FRAPNA).

Si pour les opposants à la pratique, le moteur constitue une frontière entre l'homme et la nature, certains pratiquants se préoccupent des impacts liés à l'utilisation de moteurs. Ainsi, la Coramuc met en avant des procédés permettant de réduire ces impacts. Sur la page d'accueil du site Internet de cette association, des informations sur un système permettant de réduire la consommation de carburant (le « RETROKIT ») ou encore sur l'utilisation d'eau comme additif dans les moteurs à combustion interne sont présentées.

*« Le RETROKIT récupère la chaleur perdue dans les gaz d'échappement pour*

transformer de l'air humide en un gaz qui est mélangé à l'air d'admission du moteur. L'ajout de ce gaz de synthèse additionnel, pris en compte par le moteur, diminue d'autant la consommation de gazole tout en facilitant la combustion.

La gamme RETROKIT a déjà été installée sur de nombreuses machines (tracteurs agricoles, vendangeuses, groupes électrogènes, engins TP, bateaux de pêche) en France et à l'étranger.

La conception du RETROKIT a la particularité de viser la simplicité dans le fonctionnement et l'utilisation, d'être modulaire pour un plus grand choix de solutions, de fournir une solution concrète et immédiatement applicable, de s'installer avec un minimum d'adaptations. » (Extrait du site Internet de la Coramuc)<sup>86</sup>.

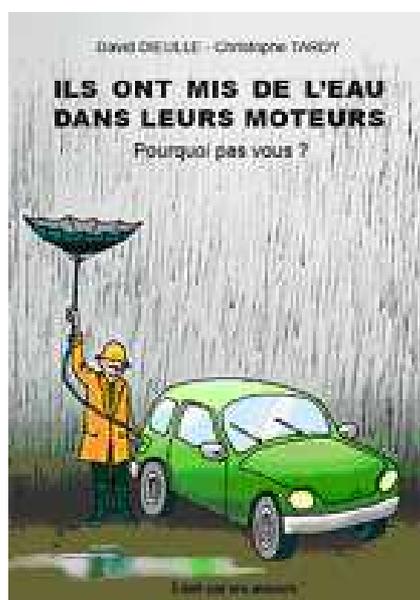


Figure 14: Image extraite du site Internet de la Coramuc

#### 3.1.4) LES PANNEAUX

Les panneaux B0 doivent être mis en place aux entrées de chaque chemin communal ou rural qui a été fermé à la circulation par un arrêté municipal. D'après les pratiquants, pour être légal, ce panneau doit s'accompagner de la mention du numéro et de la date de l'arrêté municipal en question. Il apparaît en fait qu'aucune règle n'impose la présence d'un tel panneau mais un guide juridique, « le droit chemin », distribué aux pratiquants jusqu'en 2007 par le Codever indiquait que la logique voudrait que pour être réglementaire, un panneau B0 devrait s'accompagner d'un panneau indiquant le numéro et la date de l'arrêté municipal le justifiant.

Plus qu'un simple vecteur d'information, ces panneaux sont parfois très mal pris par les pratiquants qui se sentent souvent rejetés des espaces ruraux. Ces panneaux font

86 <http://www.coramuc.fr/default.shtml>, consulté le 17 Juillet 2012.

d'ailleurs parfois l'objet de dégradations voire d'arrachage.

« Un panneau d'interdiction sans l'arrêté dessous n'est pas légal. Ce type de panneau crée beaucoup de violence. » ; « Face à un panneau BO (avec arrêté etc.) les pratiquants ont plutôt un sentiment de « haine » : « encore un ! ». Ils n'ont pas le même sentiment avec les panneaux Coramuc. Ils sont posés par des pratiquants donc ils sont mieux vécus. » (un président de club de moto verte).

« Des panneaux ont été créés pour informer et régler des problèmes. » (un militant de la Coramuc).

Ces panneaux de la Coramuc informent les pratiquants dans des zones où des comportements illégaux ont été constatés. Ils visent par exemple à cadrer la pratique à des endroits où les pilotes sortent des chemins (cf. image ci-dessous) ou bien passent trop vite à proximité d'habitation (« Habitations – Je ralentis ») ou encore sur des chemins fréquentés par de nombreux randonneurs (« Chemin fréquenté – Je ralentis »). Ces panneaux créés et posés par des pratiquants qui défendent leur activité ne sont pas perçus de la même manière que les panneaux réglementaires. Les pilotes qui croisent de tels panneaux vont plus facilement s'approprier leur contenu que celui de panneaux BO.



Figure 15: Exemple de panneau créé par la Coramuc et installé dans des zones où les pratiquants sortent des chemins

### 3.1.5) LES CÂBLES ET AUTRES « PIÈGES »

---

Les défenseurs des LMHR dénoncent la mise en place de câbles ou fils de fer en travers de chemins à des endroits dangereux (à distance de l'entrée du chemin, à hauteur de gorge pour un motard ou un vététiste, aux environs d'un mètre soixante de hauteur). Le Codever en particulier diffuse les informations relatives à des cas d'accidents graves voire mortels liés à de tels dispositifs.

*« Concernant l'affaire Federici, le papa enduriste tué le 30 avril 2006 par un câble tendu dans un chemin, nous attendions avec effroi la condamnation du poseur du câble de la mort, richissime propriétaire viticole, absent à l'heure du verdict, pressentant d'avance la légèreté de celui-ci.*

*Le tribunal correctionnel de Montpellier a condamné le responsable à 8 mois de prison avec sursis et 1500 euros d'amende, pour homicide involontaire. C'est à dire rien, pire, on peut y voir un véritable encouragement pour d'autres poseurs de pièges meurtriers, ces derniers voyant dans ce jugement le prix de prendre la vie d'un motard circulant sur un chemin.*

*Lalonde et Olin ont fait leur œuvre. La circulaire de Madame Olin qualifiait les randonneurs motorisés : « des dangers pour les autres usagers » nous avons ici la preuve de qui est un danger pour l'autre. » (réaction d'un internaute à l'information diffusée par le Codever sur l'affaire Federici)<sup>87</sup>.*

On peut ici noter que la personne qui s'exprime à ce sujet relie directement cette affaire de câble aux textes législatifs et réglementaires nationaux, à savoir la loi Lalonde de 1991 et la Circulaire Olin de 2005.

Les débats autour des dangers liés à la pose de câbles dépasse le monde des pratiques motorisées et concerne également d'autres usagers des chemins tels les vététistes :

*« Rechercher le calme, ok, tuer les motards, c'est trop : encore un cas de piège à motards qui a tué (et qui aurait pu aussi bien tuer un cycliste) : <http://www.codever.fr/news/index.php?typ=0&sec=0&SelAt=0&nid=433> » (message d'un vététiste sur le forum Vélonhorizontal)<sup>88</sup>.*

Outre les cas d'accidents, un salarié du Codever nous indique :

*« On reçoit parfois des appels de gars qui se vantent de poser des pièges contre les LM. » (un salarié du Codever).*

---

<sup>87</sup> <http://moto.caradisiac.com/L-affaire-Federici-sursis-bien-entendu-118>, consulté le 17 Juillet 2012.

<sup>88</sup> <http://velorizonta1.bbfr.net/t12391-titre-modifie-obstacle-dangereux-en-travers-d-un-chemin-interdit-1-mort>, consulté le 17 Juillet 2012.

Au-delà de l'information diffusée aux pratiquants, le Codever tente de sensibiliser les députés afin qu'une loi permette de clarifier la situation et interdise clairement tout câble, chaîne ou fil tendu en travers de chemins sans qu'ils soient rendus visibles pour les usagers de ces chemins. Une proposition de loi dans ce sens a été déposée par le député Michel Vauzelle le 18 Novembre 2010<sup>89</sup>. Afin que ce texte soit soutenu par une majorité de député, le Codever a cherché à rassembler derrière lui l'ensemble des fédérations et associations représentant des pratiquants potentiellement concernés par le problème (la FFRP, la Fédération des Randonneurs Équestres de France, la FFM, la FFMC, la Mountain Bikers Foundation, la Fédération Nationale des Sapeurs-pompiers de France etc.).

### 3.1.6) LES TRACES DE PNEU

---

Certains actants mettent plus ou moins directement en lien les pratiquants de LM et les autres usagers des chemins ; du moins ces actants concernent des acteurs présents dans une certaine unité d'espace et de temps, comme le bruit, le casque ou l'odeur de l'échappement des moteurs. D'autres actants créent des liens entre des acteurs présents dans un même espace à des temps différents. Ainsi, les traces de pneus laissent la marque du passage d'engins motorisés et peuvent offusquer des acteurs qui sont soit dérangés par la dégradation des conditions de passage dans des zones où les traces peuvent être profondes, soit mis en présence d'éléments visible d'une pratique illégale lorsque les traces se situent en dehors de chemins ouverts à la circulation.

Ainsi, un animateur de site Natura 2000 sur le canton de La Grave – Villar d'Arène a pu relever la présence de traces de pneus dans une zone humide, en dehors des pistes autorisées, ce qui a engagé un différend entre cet animateur et les pratiquants habitant le canton.

De même, des membres de l'association SOS Chemins relèvent régulièrement les traces de pratique illégales afin, à terme, d'en faire part au PNR et aux agents de la police de l'environnement. Ces derniers repèrent eux-mêmes également ce type d'indices, afin de procéder à des campagnes de surveillance dans les zones sensibles et de verbaliser les contrevenants.

De même que le casque, les traces de pneus constituent un actant facteur de conflit asymétrique, créant de l'animosité chez les détracteurs des LMHR qui en constatent alors même que les pratiquants ne sont plus sur place et sont loin de se préoccuper des personnes qui croisent les traces qu'ils ont laissées quelques heures, quelques jours ou quelques semaines auparavant.

---

89 Proposition de loi n°2969, intitulée « proposition de loi visant à interdire l'usage de clôtures et barrages non correctement signalés et visibles en travers des lieux de passage ».

### 3.1.7) CONCLUSION

---

Finalement tout un ensemble d'actants font agir les gens sur le terrain et sont parfois enrôlés dans la controverse.

Pour certains, ils participent également à l'émergence de conflits asymétriques. Ainsi, le casque et le moteur, simples moyens ou objets fonctionnels pour les pratiquants subissent des traductions qui en font des facteurs de dérangement pour d'autres usagers des chemins. Le bruit, parfois élément identitaire et ingrédient du plaisir pour les pilotes, devient, lui, objet des plus vives critiques de la part des détracteurs des LMHR. Si les usagers des chemins non motorisés et les détracteurs des LMHR se sentent agressés par le bruit, les moteurs ou encore les casques et ont le sentiment d'être en conflit avec leurs possesseurs, les pratiquants sur leurs engins, eux, ne ressentent pas nécessairement cette conflictualité et n'en sont souvent pas conscients.

## 3.2 LES ÉVÉNEMENTS

---

### 3.2.1) LES GRANDES MANIFESTATIONS MOTORISÉES COMME VITRINE DU TOUT TERRAIN

---

Les grandes manifestations motorisées sont enrôlées dans la controverse car elles représentent une vitrine des LM sur la scène publique.

« *On a entamé un travail sur la Croisière Blanche et la Transvalquad pour montrer... prouver, les soucis posés par les LM. En plus c'est une vitrine incitant aux mauvaises pratiques.* » (un salarié de MW, militant à la CALME).

Les actions menées pour s'opposer ou défendre de tels événements répondent donc à un certain nombre d'enjeux nationaux.

### 3.2.2) LES ENJEUX NATIONAUX

---

Pour les détracteurs des LMHR, lutter contre les manifestations motorisées connues, c'est lutter contre des pratiques visibles ayant des retentissements dans les médias. Il s'agit donc pour eux de porter leur combat à la connaissance du public par le biais d'actions médiatisées.

Montrer que les manifestations motorisées ne sont pas légales c'est aussi, selon eux, prouver que le tout terrain n'est pas rentable et qu'il ne peut légalement répondre aux attentes d'un grand nombre de pratiquants de LM. C'est ce qui ressort d'un article publié par MW :

*« Ces revers [fin de la Croisière Blanche, absence d'autorisation pour le Trophée Cévenol, fin de la Transvalquad à Valloire etc.], le manque à gagner qui va avec (car n'oublions que pour leurs organisateurs, ces manifestations motorisées sont avant tout très lucratives !), ainsi qu'une mobilisation citoyenne de plus en plus grande, ont donc conduit à la faillite des GRM [Grands Randonneurs Motorisés].*

*Nous y voyons surtout la démonstration que le tout terrain légal n'est pas rentable... La motivation première des participants à de telles manifestations, celle qui les amènent à payer plusieurs centaines, plusieurs milliers d'euros, pour y participer, est en effet de « sortir des sentiers battus ». Respect de l'environnement et respect de la loi ne permettent plus de le leur offrir. C'est notre puissant moteur à nous, la beauté des montagnes, qui nous a permis de faire cette démonstration. » (Extrait d'un article de MW datant du 29 septembre 2011)<sup>90</sup>.*

La lutte contre ce type d'événements qui a vocation à démontrer l'inadéquation des LMHR avec l'environnement et le cadre légal, passe par des démarches sur le terrain et l'enrôlement d'un certain nombre d'actants. Ainsi, pour obtenir la fin de la Croisière Blanche dans le Champsaur (Hautes-Alpes) ou de la Transvalquad à Valloire (Savoie), MW a dû provoquer des réunions dans le bureau du Préfet avec les organisateurs. Ayant plus ou moins de succès dans ses tentatives d'obstruction, les préfets donnant tout de même parfois les arrêtés d'autorisation pour les manifestations, MW eu l'occasion d'aller sur le terrain constater les infractions, voire de faire appel à un huissier afin qu'il constate lui-même ces débordements avant de porter plainte devant le Tribunal Administratif et le Tribunal Civil.

Selon l'inclination du procureur, les forces de police de l'environnement semblent plus ou moins appelées à faire respecter les règles en vigueur durant le déroulement des manifestations. Il peut arriver qu'un procureur soit lui-même promoteur des LMHR et soutienne une manifestation se déroulant sous sa juridiction, les agents de la police de l'environnement ne seraient alors pas enjoins de faire respecter la loi. Par contre, dans le cas contraire, ces mêmes agents seraient amenés à dresser des Procès-Verbaux afin de condamner les contrevenants dans le cadre de randonnées se déroulant lors de telles manifestations.

MW a poussé à ce que des infractions sur le terrain soient relevées afin de documenter ses oppositions à des autorisations accordées par des préfectures (qui auraient parfois été prises sous la pression d'élus locaux soutenant ces grands événements qui, selon eux, seraient une manne financière pour leurs territoires).

Afin d'obtenir des résultats sur la scène nationale (en arrivant à la disparition de grands événements), MW a ainsi dû agir sur les scènes locales où se déroulent ces manifestations, notamment auprès des préfectures, des procureurs ou encore des tribunaux, sur la base de faits et indices relevés sur le terrain durant le déroulement des dites

---

<sup>90</sup> <http://www.mountainwilderness.fr/component/content/article/50-actions/2928-croisiere-blanche-1000-rivieres-trophee-cevenol-cest-fini-pour-de-bon-.html>, consulté le 18 Juillet 2012.

manifestations.

A l'opposé, pour le Codever, défendre les grands événements motorisés, c'est défendre des pratiques visibles qui sont l'occasion de dynamiser les activités motorisées. Ces actions contribuent également à afficher leur force face à leurs opposants et à sensibiliser les pratiquants à l'intérêt de se comporter de manière responsable.

*« Pour le Codever, il est important que des organisateurs de grands événements adhèrent pour les soutenir et augmenter leur légitimité. »* (un organisateur de grandes manifestations motorisées, adhérent du Codever).

Ainsi, le Codever aide les organisateurs de grandes manifestations pour que leurs dossiers de demande d'autorisation respectent les contraintes légales et soient acceptés par les préfetures. Une militante du Codever a par exemple monté un rapport détaillant les impacts d'un de ces événements – la Croisière Blanche – afin que le dossier soit accepté par la préfeture des Hautes-Alpes. Dans la même perspective, des militants du Codever ont travaillé en lien étroit avec les communes concernées par la Transvalquad dans le secteur de Valloire en Savoie afin que le dossier déposé en préfeture respecte la réglementation.

Les grandes manifestations sont aussi l'occasion pour le Codever de recruter de nouveaux adhérents et de les sensibiliser :

*« Cette année il y a eu beaucoup d'adhésions au Codever : 34-35 nouvelles adhésions de visiteurs, de professionnels (commerçants de Valloire), d'accessoiristes etc. »* (un militant du Codever représentant le collectif à la foire du Tout Terrain de Valloire en 2010).

### 3.2.3) LES ENJEUX LOCAUX

---

Au-delà de ces enjeux nationaux, les grandes manifestations motorisées répondent également à des enjeux locaux.

Ainsi, elles se déroulent souvent sur des territoires qui cherchent à dynamiser le tourisme, soit parce qu'ils sont en déficit de fréquentation, soit parce qu'ils souhaitent étendre la durée de la saison où affluent les touristes. Ainsi, dans le Champsaur où se déroulait la Croisière Blanche, un certain nombre de maires soutenaient farouchement cet événement car ils le considéraient comme une aubaine pour leur vallée reculée qui n'attirait pas suffisamment les visiteurs à leur goût. En ce qui concerne Valloire, les élus et les commerçants sont favorables au déroulement de manifestations motorisées en début et fin de saison afin de prolonger dans la durée, la fréquentation de leur territoire.

Néanmoins, tous les acteurs locaux ne sont pas d'accord avec cette vision des événements. Certains pensent que cette fréquentation des pratiquants de LMHR se fait au

détriment d'autres visiteurs, effarouchés par le bruit et les impacts liés aux activités motorisées. En outre, certains acteurs locaux ne sont pas favorables à de telles activités, qui, selon eux, sont à l'origine de dégradations des milieux traversés (chemins érodés, flore écrasée, faune dérangée etc.). Ils y sont d'autant opposés que la renommée de ces manifestations crée un appel d'air, les pratiquants considérant – au-delà des seules dates des événements – les espaces où elles se déroulent comme propice à la pratique.

Les grandes manifestations amènent ainsi des acteurs locaux à entrer en opposition avec les organisateurs et les personnes du territoire qui les soutiennent.

On peut noter que les arrangements locaux sont parfois précaires et tiennent aux positionnements de quelques acteurs clé. Par exemple, alors qu'un événement semblait avoir une bonne assise, il a suffi qu'un capitaine de gendarmerie soit remplacé, en même temps qu'un procureur pour que la situation bascule d'un classement sans suite systématique des plaintes engagées par les opposants à cet événement vers des condamnations des organisateurs – ceux-ci finissant par renoncer à continuer à organiser cet événement sur cette commune. L'intervention d'associations locales contre un événement et l'appui apporté par une association d'ampleur nationale avec ses compétences et ses moyens, aboutissent donc parfois à la disparition de cet événement.

Devant l'instabilité de la controverse et les marges d'interprétation laissées par la réglementation, les activités motorisées, et les grands événements notamment, relèvent encore d'une appréciation personnelle de la situation pour tous les acteurs ; magistrats et forces de l'ordre ne faisant pas exception – notamment parce qu'ils sont souvent débordés et soumis à un flux de problèmes parmi lesquels ils doivent faire des choix.

Afin de défendre leurs positionnements respectifs, associations, agents de la police de l'environnement, maires, procureurs etc. s'appuient sur leur connaissance du terrain – notamment des chemins – sur les documents tels que les cadastres ou encore sur leur connaissance de la réglementation ; autant d'actants enrôlés dans le réseau du fait des débats autour de manifestations motorisées.

#### 3.2.4) CONCLUSION

---

Les grandes manifestations motorisées d'une part et le rejet qu'elles inspirent de l'autre, répondent à des enjeux nationaux dans la mesure où leur visibilité sur tout le territoire français donne l'occasion de faire passer des messages à l'échelle nationale. Les collectifs impliqués dans la défense et l'opposition aux LMHR enrôlent donc ces événements dans la controverse afin de toucher le plus large public possible.

Les manifestations en question se déroulant sur des territoires circonscrits, les organiser, s'y opposer ou les défendre implique par ailleurs d'enrôler un ensemble d'actants

issus des scènes locales concernées. A des visées nationales répond donc une dynamique d'enrôlement et d'arrangements locaux mettant notamment en jeu les préfets, les procureurs, les agents de la police de l'environnement, les associations locales de protection de l'environnement, les chemins et les caractéristiques des espaces traversés, le cadastre des communes impliquées etc.

Là encore, une entrée par un actant spécifique – les grandes manifestations motorisées – a permis de mettre en évidence les flux circulant dans le réseau relatif à la controverse autour des LMHR.

---

### CONCLUSION DU CHAPITRE 3

Une entrée par les objets directement liés à la pratique d'un côté et les grands événements motorisés de l'autre, a permis de mettre en évidence l'étendue du rôle de ces actants dans la controverse et les conflits.

Ils connectent la plupart du temps les scènes locales, de par leur implication sur le terrain, à la scène nationale. Ainsi, le bruit, émis par les engins dans les zones où se déploient les activités motorisées, est enrôlé par les opposants aux LMHR sur la scène nationale qui en font un élément central de la controverse. Les défenseurs des LMHR, de leur côté, s'emparent de cette question du bruit au plus haut niveau pour tenter de la résoudre par le durcissement des normes et les améliorations matérielles des engins.

Facteurs de connexion entre scènes, il sont aussi parfois la source de ruptures, rupture entre pratiquants de LMHR et autres usagers des chemins engendrée par le bruit des moteurs ou les casques, rupture entre pratiquants de LMHR et nature provoquée par ces mêmes actants etc. Rech (2010, 392) avait déjà relevé l'existence d'actants à l'origine de déconnexions. Il note ainsi que « suivre les acteurs dans tous leurs déplacements, c'est parfois aussi découvrir l'impasse de certaines relations, les vides que produisent les déconnexions entre acteurs, les contours qui forment le réseau. »

## CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE

Suivre les acteurs en partant de réglementations nationales et d'agencements locaux nous permet de proposer la vision schématique suivante du réseau étudié.

Vision schématique du réseau relatif à la controverse autour des LMHR

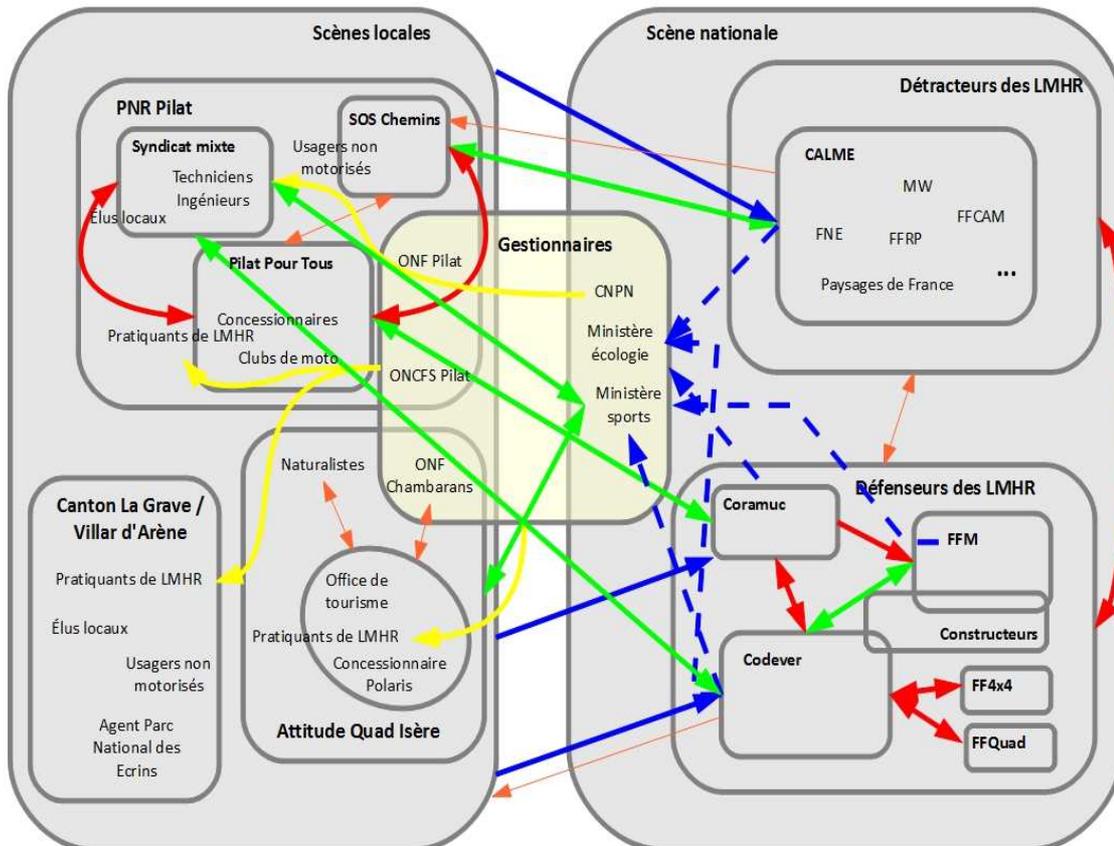
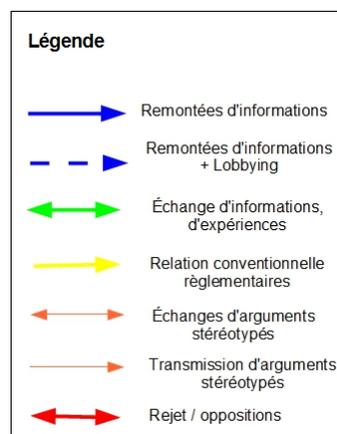


Figure 16: Vision schématique du réseau relatif à la controverse et aux conflits autour des LMHR



Un certain nombre de connexions existent entre scènes locales et scène nationale. Elles reposent sur des échanges d'informations et d'expériences, sur des remontées d'information et sur une transmission par les collectifs nationaux d'arguments génériques pouvant être exploités par les acteurs des scènes locales.

Les gestionnaires et décideurs semblent être à la charnière entre scène nationale et scènes locales. Un certain nombre d'informations transitent par eux. Nous approfondirons la question de la circulation des connaissances dans le réseau dans la quatrième partie. Nous reviendrons alors sur le rôle joué par les gestionnaires et les décideurs.

Par ailleurs, on peut noter que, sur les scènes locales étudiées, les interactions (rares) entre les acteurs de la défense des LMHR et leurs détracteurs en restent à des échanges d'arguments génériques.

Le schéma que nous proposons ajoute quelques éléments par rapport à la description que nous avons faite des traductions ayant cours dans le réseau. Nous avons par exemple intégré certains acteurs de la défense des LMHR que nous n'avons pas encore évoqués, la FF4x4 et la FFQuad afin de montrer la complexité qui existe au sein même d'un camp. En effet, un certain nombre de tensions se font sentir entre les différents acteurs de la défense des LMHR sur la scène nationale.

Par contre, ce schéma ne met pas en évidence tous les liens relevés au cours de cette troisième partie. Ainsi, les liens ponctuels ayant permis le rapprochement de scènes ou de camps différents n'apparaissent pas. Notons par exemple que les liens entre le syndicat mixte du PNR du Pilat et le ministère des sports repose sur l'existence de liens familiaux entre une employée du PNR et un chargé de mission du PRNSN (entité déconcentrée du ministère des sports) ; les liens entre le syndicat mixte du PNR du Pilat et le Codever ont pour origine une réaction du directeur du Codever sur le site interactif pour le renouvellement de la charte du Parc ; les liens entre l'office de tourisme de Mandrin Chambaran et le concessionnaire de quad Polaris s'appuient, eux sur un lien de parenté entre la directrice de l'office de tourisme et le responsable de la concession.

En outre, nous n'avons pas fait apparaître les connexions partant d'objets directement liés à la pratique sur le terrain, car ces éléments auraient trop fortement complexifié le schéma, le rendant inintelligible. Reprenons alors simplement la conclusion de notre troisième chapitre qui mettait en évidence l'étendue des acteurs enrôlés par des objets localisés tels que le bruit, les casques ou les événements motorisés. Bien au-delà du terrain, ces actants en font agir d'autres jusque sur la scène nationale. A l'inverse, certains actants, parfois les mêmes que ceux qui mobilisent sur la scène nationale, sont facteur de rupture, notamment entre les pratiquants de LMHR et les autres usagers des LMHR.

## **Partie 4**

Interprétation

Discussion

Retour sur la théorie

Après avoir exposé les résultats de nos enquêtes, nous souhaitons ici apporter des éléments de discussion visant à les interpréter.

Pour cela, nous présenterons des résultats complémentaires permettant de donner de la profondeur à l'analyse en apportant notamment des éléments de compréhension des logiques d'actions déployées par les acteurs ainsi que des informations sur les flux de connaissances dans le réseau.

Ensuite, nous effectuerons un retour sur la théorie ; tant du point de vue de l'acteur-réseau que du point de vue de théories moins fondamentales telles que celles développées sur l'expertise ou encore sur les dynamiques de concertation.

Des réponses sont ainsi apportées aux questions posées en préambule de ce travail. Une méta-analyse sera enfin proposée dans le cadre de la conclusion générale de ce manuscrit, revenant sur l'ensemble des hypothèses et mettant en évidence les dynamiques entre controverse et conflits.

En situation de controverse, par définition, il n'existe pas d'objectivité de premier degré (Venturini 2011), c'est-à-dire quelque chose sur lequel tout le monde s'accorde. En effet, la controverse existe par définition quand les acteurs sont incapables de trouver un accord. Ainsi, le mieux est d'accepter les choses telles qu'elles sont : « dans les controverses, il n'existe pas de point de vue objectif, ni interne, ni externe » (Venturini 2011)<sup>91</sup>. Cet auteur fait référence à une notion développée par Latour, celle d'objectivité de second degré. « L'objectivité de second degré est obtenue par la multiplication de différents points de vue. C'est une sorte d'objectivité qui vient de la diversité plutôt que de l'uniformité » (Venturini 2011)<sup>92</sup>.

Nous basant sur cette conception de la controverse et de l'objectivité, nous utilisons conjointement d'un côté les ressources de la visualisation de réseau afin de mettre en évidence les différents points de vue d'acteur sur le réseau total et, de l'autre, l'analyse que nous avons faite des positionnements de chacun de ces acteurs dans la controverse.

Nous souhaitons ainsi mettre en perspective les résultats présentés dans les deux parties précédentes, à l'aide de données éclairant la dynamique de la controverse et des conflits, en partant des acteurs concernés. Pour cela, des résultats et une interprétation de ces résultats sont mixés bien que nous soyons dans une partie d'interprétation / discussion. Ceci s'explique par l'origine de ces résultats. En effet, nos travaux de Master 2 avaient débouché sur une interprétation reposant sur l'idée que la dynamique observée dans le cadre de la démarche Attitude Quad était liée au fait que chaque acteur avait un point de vue situé, lié, entre autres, à sa position dans le réseau. Souhaitant éclairer la réflexion propre à notre thèse, nous avons développé une analyse permettant d'approfondir cette hypothèse. Pour cela, nous avons recueilli des matériaux visant à apporter des éléments sur ces aspects – point de vue sur le réseau et positionnement dans la controverse – que nous présentons comme des résultats complémentaires venant enrichir l'interprétation.

---

### 1.1 ÉTENDUE DES POINTS DE VUE : QUI VOIT QUOI ET JUSQU'OU ?

Afin d'analyser qui perçoit quoi du réseau étudié et quels sont les liens entre cette perception, la place dans la controverse et celle prise dans d'éventuels conflits locaux, nous proposons de partir d'un tableau de synthèse des données visant à renseigner ces informations<sup>93</sup>. Ce tableau contient une brève description de ce que l'acteur voit du réseau ; des indications sur la place et le rôle de l'acteur dans la controverse et dans d'éventuels conflits locaux ainsi que sur les liens entre ces deux implications ; et, enfin, une analyse de la

---

91 Nous proposons ici une traduction du texte original de Venturini, en anglais.

92 idem.

93 Ce tableau de synthèse complet est consultable à l'annexe 5. Des informations supplémentaires sur les arguments portés par chaque acteur y sont intégrées.

nature du positionnement de l'acteur par rapport aux autres entités du réseau. Cette dernière information est selon nous une clé de lecture fondamentale de la dynamique de la controverse car elle permet de saisir pourquoi certains acteurs sont en mesure de dépasser les antagonismes stéréotypés de la controverse alors que d'autres sont bloqués dans une position figée empêchant l'émergence de connexions nouvelles entre camps.

Pour illustrer – et montrer comment a été déterminée – l'étendue du point de vue des acteurs sur le réseau, nous insérons des graphes exemplaires de chaque cas examiné. Le cadre blanc contenant les initiales (les initiales sont uniquement un moyen de faire le lien entre les lignes des tableaux et les graphes présentés) correspond à la position de l'acteur qui émet ce point de vue.

Enfin, un commentaire de ces tableaux et graphes permet de faire ressortir les logiques d'action<sup>94</sup> des différents acteurs interrogés.

En vue de faciliter la lecture de cette analyse, nous avons divisé la présentation en partant à chaque fois d'acteurs ayant une situation semblable dans la controverse et/ou une même forme de point de vue sur le réseau : 1. détracteur des LMHR sur la scène nationale ; 2. défenseur des LMHR sur la scène nationale ; 3. défenseurs et détracteurs des LMHR sur une scène locale ; 4. gestionnaire sur la scène nationale ; 5. gestionnaire sur une scène locale.

Nous recourons à une division qui peut paraître simpliste entre camp pro LMHR et camp anti LMHR mais qui correspond à la manière dont se situent eux-mêmes les acteurs par rapport à ces activités. Comme cela a été expliqué en méthodologie, les acteurs qui ne se disent impliqués ni pour ni contre (les gestionnaires notamment, ainsi que tous les non-humains) se trouvent disposés sur le graphe en fonction de leurs attachements aux autres actants. Plus le nombre de leurs liens avec les actants d'un camp est élevé, plus ils auront tendance à se retrouver positionnés dans ce camp sur le graphe.

Pour ne pas trop alourdir le présent exposé, nous avons sélectionné dix-huit acteurs qui nous semblaient représentatifs parmi ceux interrogés.

---

94 Nous nous basons ici sur la définition donnée à la notion de logique d'action dans l'ouvrage d'Amblard, Bernoux, Herreros et Livian (2005). Il s'agit de donner de l'épaisseur à l'analyse des actions des acteurs en tenant autant compte de leurs dimensions stratégiques que des convergences et compromis entre actants.

	Statut de l'acteur	PDV (Graphe)	Concerné par la controverse globale	Concerné par des conflits locaux	Liens entre implication dans controverse globale et conflits locaux	Nature du Positionnement
Camp anti LMHR scène nationale	militant CALME – MW (RL)	Vision détaillée du camp anti- et très stéréotypée du camp pro- Il se renseigne sur les pratiques par le biais de sites internet où sont affichées des pratiques illégales.	Impliqué comme protagoniste de la controverse globale de longue date car très dérangé par le bruit	Sur le terrain il dit rencontrer régulièrement des pratiquants et le bruit lui gâche ses sorties.	Son implication dans la controverse le rend destinataire d'un certain nombre de plaintes et son rejet catégorique du bruit le rend très sensible à la moindre rencontre.	Vision relativement caricaturale de la pratique. 90 % des pratiquants sont des électrons libres selon lui.
	CALME - salarié MW (BX)	Connaissance très détaillée du camp anti-  Connaissance assez étendue vers le camp pro- également. Connaissance de l'échelon politique national qui prend des décisions sur les LM	Impliqué comme protagoniste dans la controverse globale	Impliqué sur des conflits locaux symboliques de ses prises de position dans la controverse globale : notamment sur les grands rassemblements motorisés	Son implication dans la controverse globale le rend destinataire d'un certain nombre de plaintes émergeant du terrain.  Intéressé par les problématiques qui atteignent les montagnes il s'est impliqué dans MW sans que ce soient les conflits sur le terrain qui l'aient amené à travailler sur les LM	Il a une position claire contre les LM et qui « l'empêche » d'entendre les arguments en faveur de la pratique. Mais il est très au courant de tout ce qui se passe dans le camp des défenseurs de la pratique, grâce à une veille, ainsi qu'une présence sur les événements et dans les réunions de concertation.  Il ne cherche pour autant pas à échanger avec les défenseurs des LMHR.



### 1.1.1) LOGIQUES D'ACTION D'OPPOSANTS AUX LMHR SUR LA SCÈNE NATIONALE

---

Les opposants aux LMHR sur la scène nationale mettent en œuvre un certain nombre de logiques d'action.

Deux de ces acteurs développent ainsi des logiques quelques peu différentes avec une même perspective : lutter contre les LMHR. Si l'un développe une connaissance fine de la manière dont s'organisent la pratique et sa défense, l'autre préfère plutôt relever les pratiques clairement illégales affichées dans les médias spécialisés et sur Internet<sup>95</sup>. Le premier cherche à bien connaître les activités auxquelles il s'oppose afin de montrer en quoi elles ne sont pas défendables selon lui, alors que le second cherche à illustrer le fait que les pratiquants de LMHR sont majoritairement hors la loi et causent de gros dégâts. L'étendue de point de vue qui apparaît sur les deux graphes d'illustration montre bien une différence de densité du réseau du camp des défenseurs des LMHR perçu par chacun des deux acteurs.

Sur la base des observations faites, directement ou indirectement (par le biais de remontées d'adhérents des associations de protection de la montagne et/ou de l'environnement, ou bien de personnes dérangées par les LMHR et qui recherchent un interlocuteur), les protagonistes de l'opposition aux LMHR sur la scène nationale construisent des argumentaires visant à étayer leur position et établissent de nouvelles propositions de réglementation. Ce travail est notamment réalisé à l'occasion de réunions des principaux acteurs investis dans la lutte contre les LMHR, rassemblés au sein de la CALME. Des documents tels qu'un manifeste (visant à affirmer la position de la CALME vis-à-vis des LMHR sur la base d'un certain nombre d'arguments) ou une plate-forme de revendications sont le fruit de ces réunions. Ils sont destinés soit au grand public soit aux acteurs décisionnaires en matière de réglementation pour les LMHR et/ou aux gestionnaires de ces activités, ou encore aux acteurs susceptibles de partager leur point de vue et de les soutenir.

En cas de réunion rassemblant les parties concernées par la question des LMHR sur la scène nationale<sup>96</sup>, une logique d'action vise à faire valoir la position de son camp vis-à-vis de celle de l'autre. Ainsi, un détracteur des LMHR se présentant lors du tour de table de début de réunion a requis comme préalable à toute discussion que les défenseurs de la pratique reconnaissent que leurs activités étaient vectrices de nuisances<sup>97</sup>. Cela a entraîné la sortie de la réunion du représentant du Codever montrant par là son désaccord avec cette manière de procéder. On est ici

---

95 Il cherche notamment les images où les pratiquants roulent dans des cours d'eau, dans la boue ou dans des milieux fragiles.

96 Ces réunions sont extrêmement rares. La principale à noter est celle visant à lancer les expérimentations visant à la mise en place de PDIRM ayant eu lieu en 2006.

97 Sur la formulation, nos entretiens ne concordent pas. Les opposants aux LMHR utilisent la formulation « productrices de nuisances » alors que les défenseurs de la pratique évoquent le terme « d'activités nuisibles ».

clairement face à un blocage lié à une phase de reconnaissance des légitimités de chacun qui n'est pas encore aboutie.<sup>98</sup>

L'opposition aux LMHR sur la scène nationale consiste aussi, pour certains acteurs, à lutter contre de grands événements motorisés (comme nous l'avons montré dans la partie précédente) considérés comme de véritables symboles de la pratique. Le positionnement sur la scène nationale passe alors par des actions sur des scènes localisées, lieux réellement symboliques des activités motorisées.

Finalement, les logiques d'action des acteurs de l'opposition aux LMHR se trouvent résumées par les propos d'un militant de la CALME :

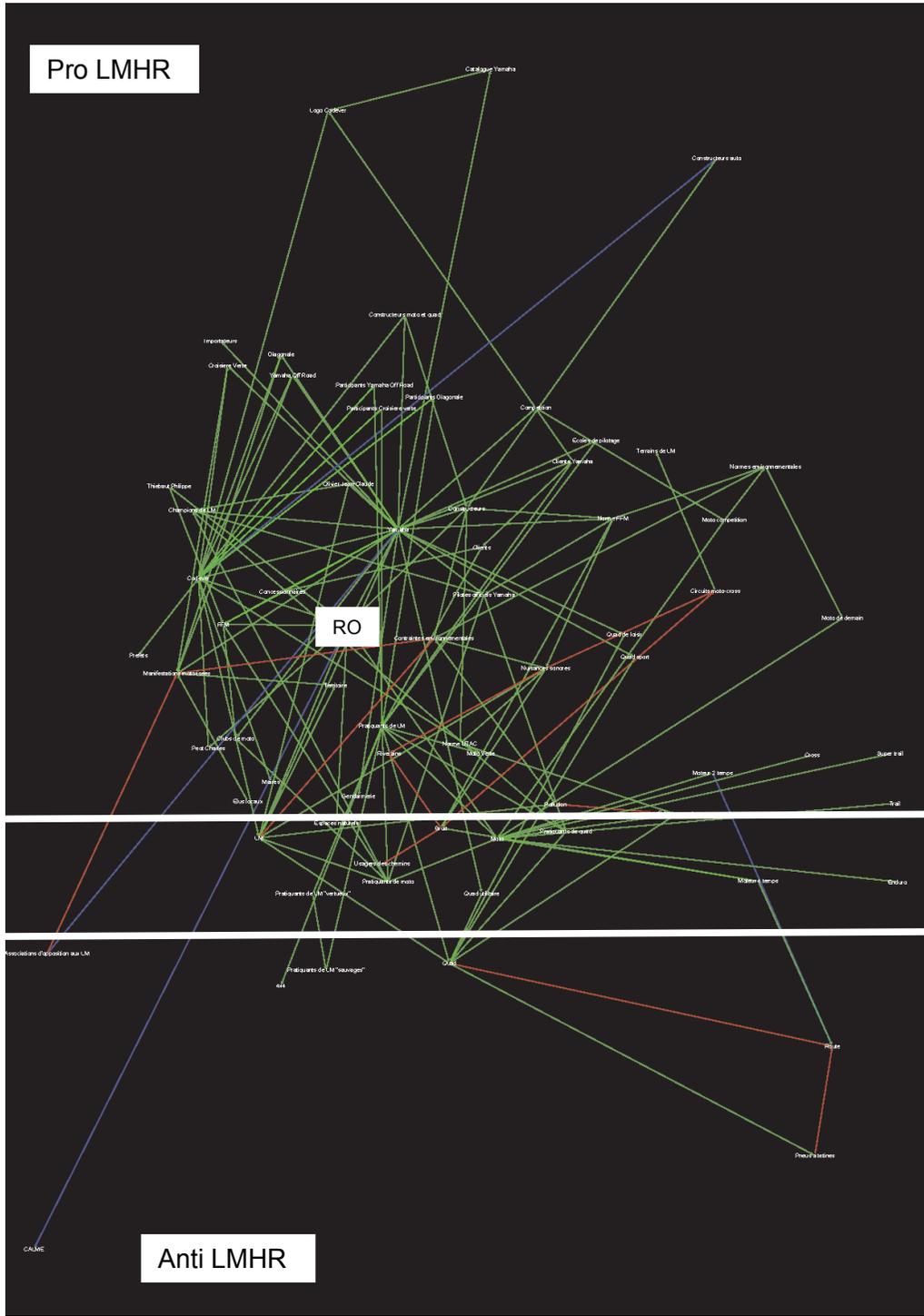
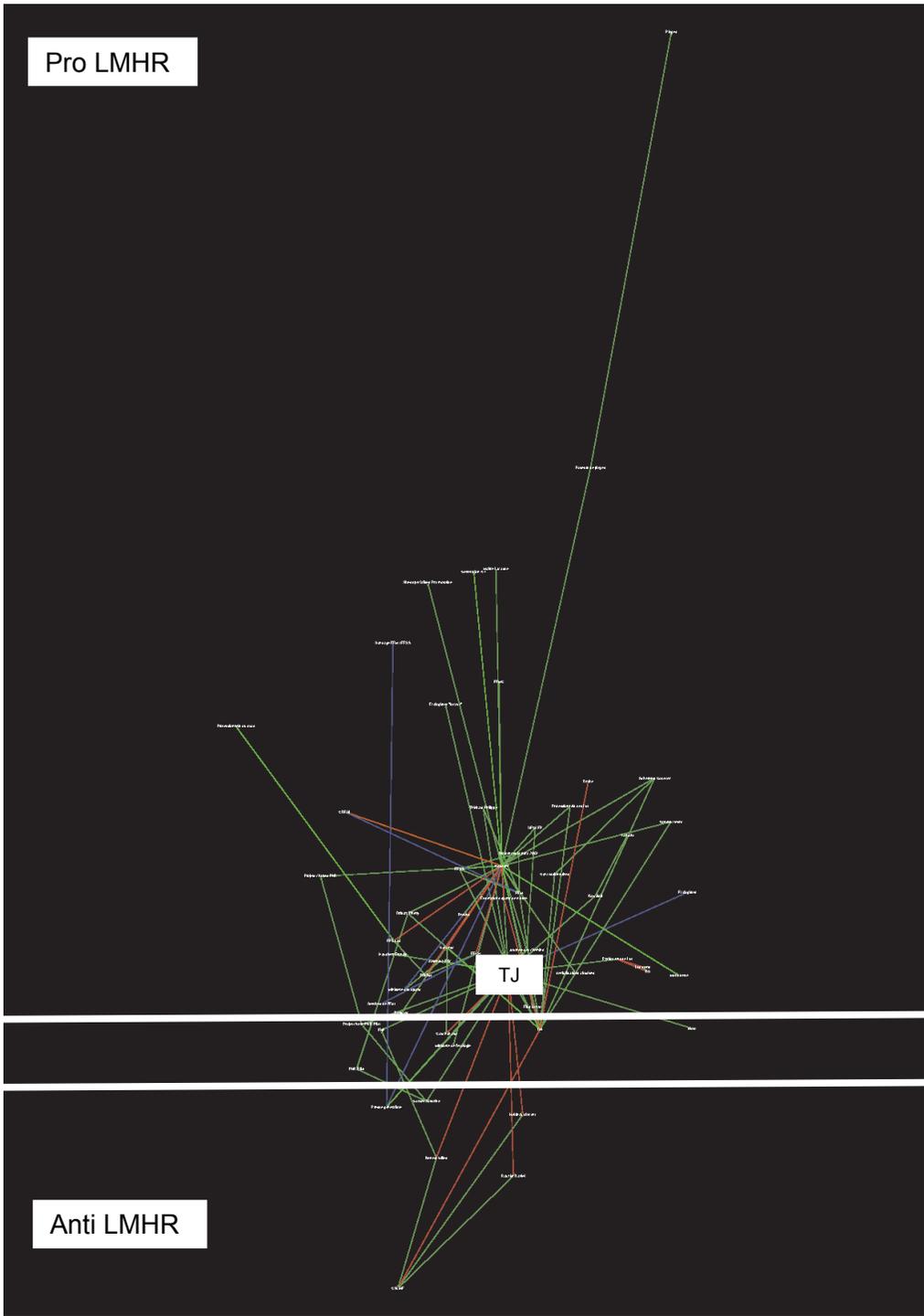
*« La CALME joue plus un rôle macro-politique. Son objectif essentiel est le lobbying en direction du ministère et des élus de la nation : en proposant des modifications de la loi et en étant vigilant à l'égard de certaines propositions. »*

---

98 Nous faisons ici référence aux travaux de Beuret (2006) sur les différentes étapes de la concertation.

	Statut de l'acteur	PDV (Graphe)	Concerné par la controverse globale	Concerné par des conflits locaux	Liens entre implication dans controverse globale et conflits locaux	Nature du Positionnement
Camp pro LMHR scène nationale	Salarié Codever (TJ)	<p>Vision détaillé du camp pro- (collectifs, constructeurs, Fédé, journalistes)</p> <p>Vision partielle de la CALME (connaissance des protagonistes)</p> <p>Vision de la scène du Pilat (par le biais du site de révision de la charte)</p>	Impliqué dans la controverse globale	<p>Se tient au courant des conflits locaux (proche des conflits locaux qui ont lieu dans son département de l'Yonne)</p> <p>Essaie de donner des éléments de résolution de conflits aux acteurs locaux</p>	<p>Les remontées de terrain (de pratiquants, de délégués départementaux du Codever, de concessionnaires) alimentent les arguments de la controverse globale.</p> <p>Des éléments de réflexion construits au sein du collectif dans le cadre de la controverse globale peuvent servir à résoudre des conflits locaux (ex sur le cas des PNR, des câbles etc.)</p>	<p>Ne peut pas discuter avec les protagonistes du camp anti- car ils sont fermés à la discussion.</p> <p>Mais par contre les discussion avec des écologistes dans des réunions locales sont plus fécondes selon lui.</p> <p>Tentatives de rapprochement des fédé de sports de nature mais difficile.</p>

	Statut de l'acteur	PDV (Graphe)	Concerné par la controverse globale	Concerné par des conflits locaux	Liens entre implication dans controverse globale et conflits locaux	Nature du Positionnement
	Membre de l'équipe de direction d'une grande marque, fabricant de moto et quads (RO)	Vision très détaillée du camp pro- avec déploiement de la controverse sur les divers éléments qui font débat. Vision nulle du camp anti-	De par sa position en haut de la hiérarchie d'une grande marque, concerné par les arguments de la controverse globale. Son rôle est d'adapter l'offre pour limiter les critiques possibles des LM	Il n'est pas directement impliqué dans des conflits locaux mais les décisions prises en matière d'adaptation des engins peuvent jouer sur le développement de conflits locaux (par exemple pour les questions de bruit)	Les arguments de la controverse l'amènent à prendre des décisions sur l'adaptation des modèles et ces décisions peuvent jouer sur les conflits d'usage.	Du côté de la pratique, il a une vision très détaillée des technologies et de la mécanique et des normes en lien avec les arguments de la controverse globale. Il ne connaît pas la CALME et les opposants, il n'est pas en contact avec eux mais n'en donne pas de vision stéréotypée. (il ne les juge pas car il n'y est pas confronté) Il évoque quand même des ayatollahs.
	DTN de la FFM	Vision détaillée du camp pro- (constructeurs, réseau de formation, Codever) Vision très simplifiée du camp des anti -(il n'y a pas accès) Tentative de partage avec le monde des sports de nature	De par sa position à la FFM, il est impliqué dans la controverse globale. Il est pris dans les débats autour de LM et sports de nature	Il n'est pas directement concerné par les conflits locaux. Une juriste à la FFM fait le lien avec les problèmes rencontrés sur le terrain	Les remontées de terrain alimentent la controverse. Mais selon lui les rencontrent entre motorisés et randonneurs pédestre sont plutôt rares. Cet acteur n'effectue pas de lien direct entre controverse et conflit	Il a une vision détaillée des problématiques de gestion institutionnelles de la pratique et des aspects liés aux engins (pour la réduction des émission sonores et de la pollution) Il considère que la CALME n'est pas un opposant car par exemple, d'autres fédé comme la FFRP (CALME) ont les mêmes problématiques culturelles que la FFM (pour l'appropriation des espaces de pratique par les pratiquants)



Grappe 16: Points de vue d'acteurs défendant les LMHR sur la scène nationale

## 1.1.2) LOGIQUES D'ACTION DE DÉFENSEURS DES LMHR DE LA SCÈNE NATIONALE

---

De même que pour les détracteurs des LMHR, différentes logiques d'action sont mises en œuvre par les défenseurs de ces activités qui agissent sur la scène nationale.

D'abord, ils développent une connaissance fine de la réglementation et de l'art de défendre les pratiquants qui subissent des verbalisations abusives à leurs yeux.

Ils communiquent largement en interne (au sein du Codever, au sein de la FFM, entre Codever et FFM) afin d'acquérir une expertise en la matière. Ils recrutent également des juristes et avocats dans cette perspective.

Afin que les pratiquants soient avertis de leurs droits et devoirs, ils créent des guides et autres boîtes à outils ; l'idée étant que plus les pratiquants seront irréprochables plus il sera difficile pour leurs opposants de les attaquer.

Des plaquettes d'information sont également élaborées à destination des maires qui détiennent le pouvoir de prendre des arrêtés municipaux d'interdiction à la circulation de certains chemins. Ces plaquettes contiennent un argumentaire étayé visant à répondre aux arguments diffusés par leurs détracteurs ainsi que les outils et solutions à disposition des maires pour régler d'éventuels conflits sans passer par des interdictions de circuler.

L'argumentaire détaillé construit par les défenseurs de la pratique sur la scène nationale est également diffusé aux députés et ministères (des sports et de l'écologie) dans une perspective de lobbying. De même que leurs détracteurs, ils travaillent à une évolution de la réglementation mais dans un sens opposé.

Des acteurs de la FFM et de grandes marques travaillent également à la réduction des nuisances provoquées par les véhicules. Ils développent ainsi des connaissances sur les dispositifs permettant de réduire le niveau des émissions sonores et polluantes. Afin de répondre à des arguments génériques, ils développent ainsi des techniques visant à limiter les impacts locaux de la pratique et par là même à diminuer les risques de conflits sur le terrain.

Les logiques des défenseurs des LMHR se situent donc à différents niveaux :

- un lobbying à l'échelle nationale auprès des décideurs en matière de réglementation ;
- une information faite aux pratiquants afin qu'ils respectent un certain nombre de principes (et une défense de ces pratiquants en cas de verbalisation considérée comme abusive) ;
- un lobbying local afin que les maires ne prennent pas d'arrêtés d'interdiction de circuler sur certains chemins de façon jugée irraisonnée ;
- un travail technique afin que les véhicules soient moins dérangeants (notamment en termes de bruit et d'émission de pollution) sur le terrain.

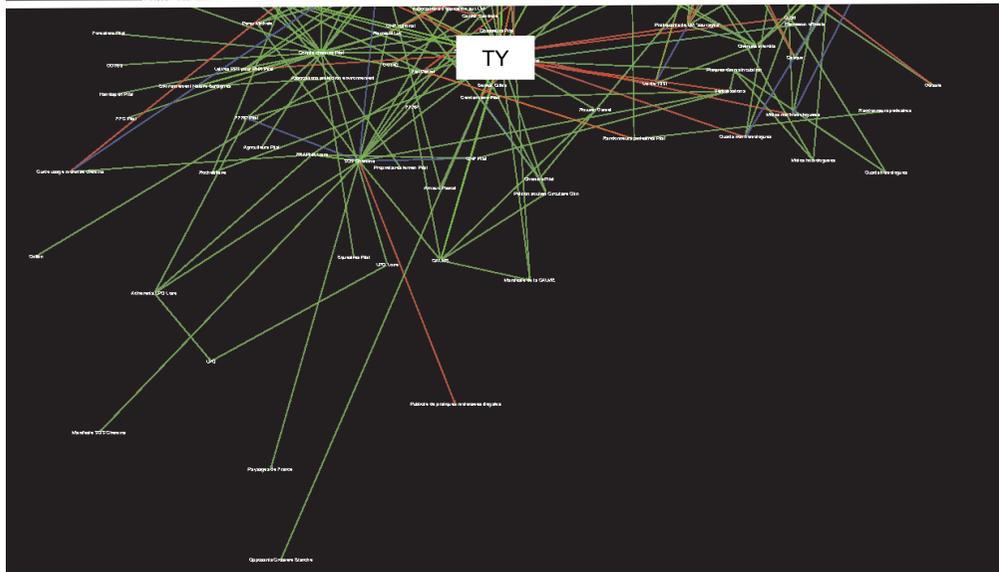
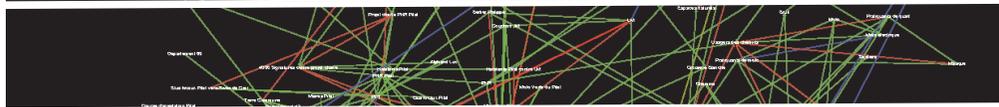
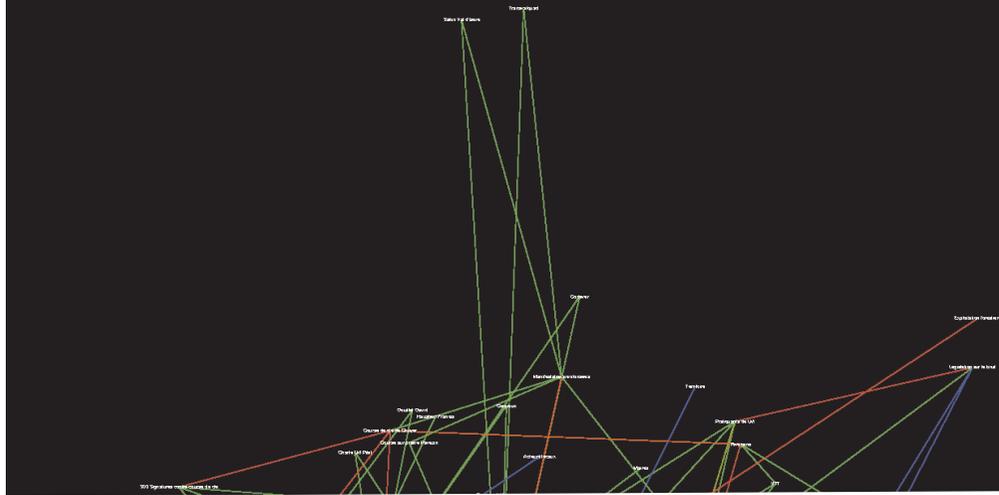
Dans tous les cas, si les défenseurs des LMHR connaissent les arguments qui leurs sont opposés, ils ont une vision très réduite de la manière dont se déploie le réseau des détracteurs des LMHR. Ceci apparaît clairement sur les deux graphes présentés ci-dessus. Les acteurs de fédérations ou de grandes marques n'ont aucun échange avec leurs opposants – qui ne s'adressent jamais directement à eux – et les protagonistes de collectifs tels que le Codever n'ont jamais non plus l'occasion d'interagir avec ces opposants sur la scène nationale.

	Statut de l'acteur	PDV (Graphe)	Concerné par la controverse globale	Concerné par des conflits locaux	Liens entre implication dans controverse globale et conflits locaux	Nature du Positionnement
Camp anti LMHR Scène du Pilat	Militant SOS Chemins du Pilat (TY)	Sa vision s'étend aux deux camps (il participe au comité chemins du Pilat) sur la scène locale mais reste une vision stéréotypée du camp pro- (bien qu'il aille voir sur leurs sites). Sa vision s'étend à la scène nationale pour le camp anti-.	Il cherche des informations et un soutien dans la controverse globale.	Impliqué dans les conflits locaux. Entré par l'opposition à la course de côte de Chuyer puis par la participation au comité chemins. Il randonne depuis quelques années et défend la tranquillité (contre les pratiques illégales).	Il réutilise les arguments et les outils (manifeste de la CALME) de la controverse globale sur la scène du Pilat. Il a transmis le manifeste de la CALME à JM Couchon.  Il a failli faire une réunion d'information pour la CALME sur ce qui se passe dans le Pilat (pas eu le temps)	Il se représente les pratiquants comme essentiellement des délinquants. Il a quand même entamé un dialogue avec JM Couchon quand il était président de PPT mais ce n'est plus lui et avec les autres ce n'est pas possible.  Il est selon lui bloqué par l'attitude de PPT qui ferait preuve d'agressivité et tiendrait un double langage
Camp pro LMHR Scène du Pilat	Militant PPT et Coramuc (RJ)	A une vision relativement précise du camp pro- sur le Pilat et sur la scène nationale. A une vision qui s'étend au camp anti- sur la scène locale mais pas sur la scène nationale.	Impliqué dans la controverse globale par son investissement dans la Coramuc et ses prises de position notamment sur la Circulaire Olin	Impliqué dans les conflits locaux du Pilat et les tentatives de concertation.	Son implication dans le Pilat l'a amené à s'impliquer dans des collectifs de défense de la pratique, d'abord le Codever puis la Coramuc. Pour résoudre les conflits locaux, recherche du soutien de collectif et aide de ces collectifs sur la base des expériences locales.	Tentatives de gestion intelligente des conflits sur le terrain (par exemple pose de panneaux, travail avec l'ONF etc.)  Mais difficultés à communiquer avec les opposants et méconnaissance de qui ils sont (par absence d'information disponible). Impression que les opposants sont peu nombreux et pas représentatifs.

	Statut de l'acteur	PDV (Graphe)	Concerné par la controverse globale	Concerné par des conflits locaux	Liens entre implication dans controverse globale et conflits locaux	Nature du Positionnement
	Militant PPT	<p>Vision détaillée du camp pro- (passionné qui évoque les champions et l'histoire du TT)</p> <p>Vision très réduite du camp anti- : croise les représentants des anti- au comité chemin mais c'est tout.</p>	« On veut travailler au niveau national, expliquer à la ministre pourquoi on est contre la politique du PNR. »	Impliqué dans les conflits locaux du Pilat en tant que pratiquant et défenseur de la pratique à PPT et à la Coramuc	Lien entre les conflits sur le terrain dans le Pilat et la volonté de faire évoluer la loi.	<p>Tentative de travail avec les opposants pour réguler la pratique mais difficulté à faire connaître sa démarche, notamment il ne communique pas auprès des opposants sur le fait qu'il se fâche avec des copains qui ne respectent pas la loi et les autres usagers.</p> <p>Il essaie d'être à l'écoute des attentes des autres usagers des chemins.</p> <p>Il ne connaît pas les opposants si ce n'est les deux ou trois interlocuteurs qu'il a au comité chemin et ils n'arrivent pas vraiment à nouer le dialogue. Ils ne se connaissent pas vraiment mutuellement.</p> <p>Il n'y a pas de conflits selon lui, que deux ou trois illuminés qui font remonter des trucs, qui ne veulent plus de bruit...</p>

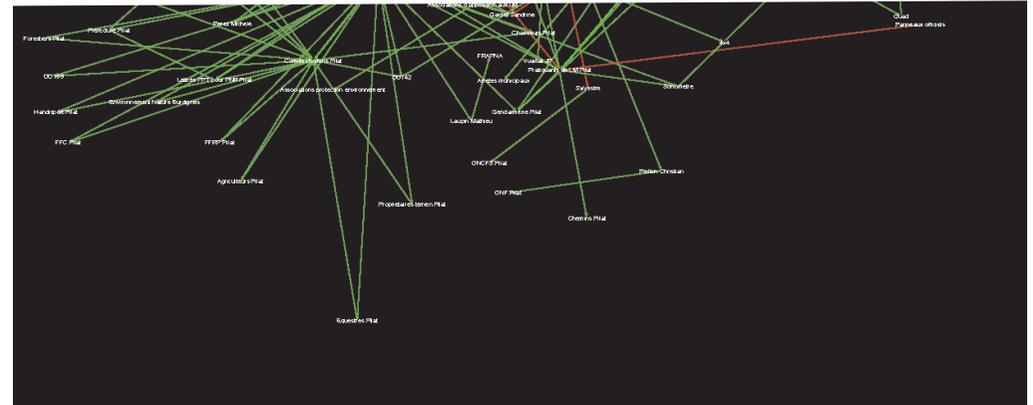
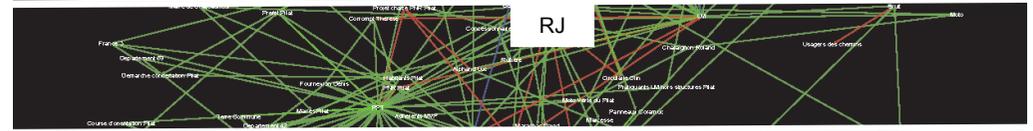
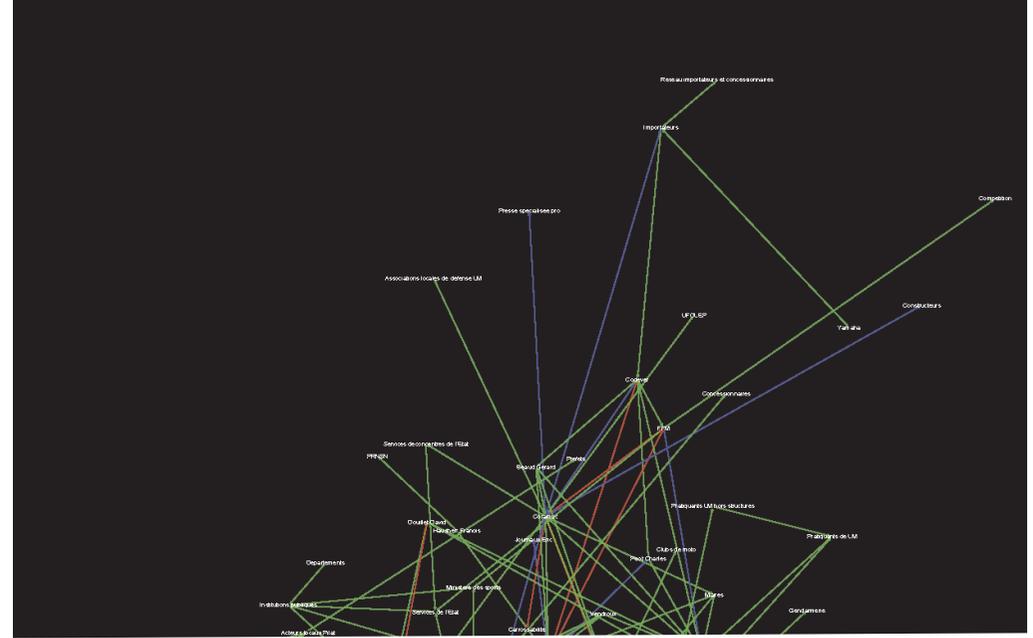
	<b>Statut de l'acteur</b>	<b>PDV (Graphe)</b>	<b>Concerné par la controverse globale</b>	<b>Concerné par des conflits locaux</b>	<b>Liens entre implication dans controverse globale et conflits locaux</b>	<b>Nature du Positionnement</b>
	Président d'un club de Moto Verte dans le Pilat	Vision détaillée du camp pro- à l'échelle locale et nationale. Vision très limité du camp anti- : n'évoque que la LPO.		Impliqué dans la défense des pratiques motorisées dans le Pilat.		Il ne connaît pas vraiment le camp anti- mais il a associé l'ONCFS et la LPO à l'évaluation de l'impact d'un circuit moto-cross avant sa création.  Il essaie de sensibiliser les jeunes et les nouveaux arrivants.
	Capitaine de Gendarmerie dans le Pilat	Vision détaillée de la pratique et du camp pro- dans le Pilat.  Vision quasi nulle du camp anti-  Il travaille avec l'ONCFS pour faire respecter la Loi de 1991	Pas directement impliqué dans la controverse globale. Sait indirectement ce qui se passe par le biais des associations.	Impliqué dans les conflits locaux liés au Pilat. En tant que pratiquant et commandant de gendarmerie : il travaille avec la police de l'environnement pour faire respecter la loi de 1991 et travaille à la sensibilisation des pratiquants.		Il n'a pas vraiment de vision de la controverse générique. Il essaie de sensibiliser les pratiquants mais ne connaît pas vraiment les opposants. Ceux qui se plaignent ne veulent pas écrire à la gendarmerie.

Pro LMHR



Anti LMHR

Pro LMHR



Anti LMHR

Grphe 17: Points de vue d'acteurs se mobilisant sur une scne locale

### 1.1.3) LOGIQUES D'ACTION D'ACTEURS IMPLIQUÉS DANS DES CONFLITS LOCAUX

---

Être militant sur une scène locale où existent des tentatives de gestion concertée amène à développer une vision qui s'étend aux deux camps, comme cela transparaît sur les deux graphes présentés. Pourtant, dans les discours la vision du camp adverse reste stéréotypée, chacun s'interrogeant sur la légitimité de l'autre.

La proximité géographique mais aussi et surtout la proximité organisée (Caron and Torre 2006)<sup>99</sup> (passant ici par le déroulement de réunions de concertations sous l'égide du PNR du Pilat) conduit à l'émergence d'échanges entre des acteurs qui s'opposent mais pas encore à des compromis car la légitimité des uns et des autres n'est pas acquise aux yeux de tous.

#### 1.1.3.a) Logique des opposants à la pratique

---

Les opposants à la pratique sur la scène du PNR du Pilat cherchent à s'organiser afin de soutenir le PNR dans sa démarche. Ils prennent modèle sur la CALME et se sont renseignés auprès d'acteurs clés de ce collectif.

Ils cherchent des soutiens auprès d'autres utilisateurs non motorisés des chemins et se renseignent par le biais de sites Internet. Pour ce qui concerne la pratique en elle-même, ils consultent les sites des protagonistes de la controverse sur la scène nationale (Codever, Coramuc) et dans le Pilat (PPT). Pour ce qui concerne l'opposition aux LMHR, ils se tiennent au courant par le biais de la CALME et de la FRAPNA.

Ils souhaitent faire entendre leur voix auprès du PNR du Pilat et amener des éléments visant à montrer les effets négatifs de la pratique sur le territoire.

#### 1.1.3.b) Logique des défenseurs de la pratique

---

Les défenseurs des LMHR se sentent souvent « *persécutés* » sur le territoire du PNR. Ils ont le sentiment que la politique du PNR consiste à créer une « *réserve d'indiens* » où les locaux n'ont pas la liberté d'agir comme les habitants d'autres secteurs. Selon eux, le PNR a pour objectif de donner à voir aux excursionnistes (il est souvent fait référence aux Lyonnais) et aux touristes des habitants « *authentiques* » dans « *une jolie vitrine* » (un président de club de moto verte), qui ne pourrait plus être « *un lieu de vie* » (un militant de PPT).

---

<sup>99</sup> La proximité géographique et la proximité organisée sont des notions que nous empruntons à Carron et Torre et que nous avons évoquées en problématique. La proximité géographique correspond à une proximité physique (voisinage, fréquentation des mêmes espaces etc.) alors que la proximité organisée correspond à une proximité liée à des dispositifs de gouvernance tels que les instances de concertation qui permettent de rapprocher des acteurs concernés par des problématiques communes.

Les logiques mises en œuvre par ces acteurs sont de faire entendre leur point de vue auprès du syndicat mixte du PNR et des maires afin de pouvoir continuer à rouler aux alentours de chez eux. Pour cela, ils souhaitent aider à ce que la pratique se déroule bien sur le territoire. Ils se tiennent au courant des éventuels conflits et travaillent avec les acteurs locaux concernés afin de les régler. Ils ont notamment créé des panneaux d'information et de recommandations comme nous l'avons présenté dans la partie précédente.

Ils mettent en place des journées de prévention et de sensibilisation avec la gendarmerie. Pour cela, ils ont acheté un sonomètre afin de vérifier le niveau des émissions sonores des véhicules qu'ils rencontrent.

Certains militants de PPT tentent au quotidien, par l'intermédiaire de clubs notamment, de sensibiliser les pratiquants irrespectueux et de les mettre à l'index s'ils ne se montrent pas responsables.

Un président de club de moto verte essaie, autant que possible, de faire connaître le club aux nouveaux arrivants et aux jeunes afin de les former aux comportements à adopter et les renseigner sur les chemins autorisés dans le secteur.

Ce même président de club a ponctuellement noué des contacts avec des acteurs de l'ONCFS et de la LPO afin de mener une étude d'impact préalable à l'ouverture d'un circuit de moto. La logique ici est d'associer les acteurs de la protection de l'environnement afin de construire un projet viable, à la fois d'un point de vue environnemental et du point de vue de son acceptation locale.

Finalement, les acteurs impliqués dans les conflits sur la scène du Pilat se connaissent par le biais des réunions de concertation mais aucun échange fructueux ne s'est instauré entre eux. Chacun agit de son côté, les uns essayant de faire valoir leur opposition (en cherchant un modèle dans les positionnements d'un collectif national, la CALME), les autres cherchant à légitimer leurs activités en trouvant des solutions aux conflits locaux et en sensibilisant les pratiquants.

	Statut de l'acteur	PDV (Graphe)	Concerné par la controverse globale	Concerné par des conflits locaux	Liens entre implication dans controverse globale et conflits locaux	Nature du Positionnement
Gestionnaires Scène nationale	Chargée de mission au ministère de l'écologie (AM)	Vision assez détaillée du camp anti- Vision très partielle du camp pro- (connaît le Codever mais sans plus (rejet d'office, notamment de la proposition de methodo pour les PDIRM) et connaît la campagne « rouler nature de la FFM » : la FFM est le seul vrai interlocuteur du ministère sur les LM)	Impliquée dans la controverse globale de par ses liens avec Gilles Benest notamment. A rédigé les grands textes de cadrage des LM : la loi de 1991, la Circulaire Olin.	Pour construire la loi de 1991 : organisation d'Assises pour confronter les points de vue. Remontées de plaintes, alertes des services de l'Etat (sur la base de remontées de Maires) : notamment avec l'apparition des quads. Concernée par le travaux avec les départements pour l'expérimentation PDIRM.	Les remontées de terrain alimentent les décisions politiques et juridiques	Discussions et échanges orientés vers le camp anti- : affinités Connaissance du camp pro- mais pas d'affinité. Refus de principe de travailler avec le Codever quand cela a été possible.

	<b>Statut de l'acteur</b>	<b>PDV (Graphe)</b>	<b>Concerné par la controverse globale</b>	<b>Concerné par des conflits locaux</b>	<b>Liens entre implication dans controverse globale et conflits locaux</b>	<b>Nature du Positionnement</b>
	Conseiller du ministre des sports (SI)	<p>Connaît les protagonistes des deux camps (mais pas de contact spécifique avec le Codever)</p> <p>Implication dans les processus politiques relatifs aux LM</p> <p>De par son rôle dans les sports de nature, proche de la FFM (la fédé est déléataire, sous la responsabilité du ministère des sports)</p>	<p>Connaît les protagonistes deux camps</p> <p>Pris dans la controverse globale d'un point de vue politique</p>	<p>Le lien avec les facettes locales de la problématique est établi par le PRNSN</p>	<p>Les articulations politiques entre échelle locale et nationale sont faites par TZ et le PRNSN</p>	<p>Tentative de prise en compte des points de vue des deux camps.</p> <p>Obligation de gérer les LM qui font nécessairement partie des sports de nature pour le ministère car ceux-ci sont définis par les espaces de pratique.</p>

	<b>Statut de l'acteur</b>	<b>PDV (Graphe)</b>	<b>Concerné par la controverse globale</b>	<b>Concerné par des conflits locaux</b>	<b>Liens entre implication dans controverse globale et conflits locaux</b>	<b>Nature du Positionnement</b>
	Chargé de mission au PRNSN	<p>Vision du réseau étendue, sur les deux camps à l'échelle nationale et à l'échelle locale.</p> <p>Vision précise des acteurs qui gèrent les LM à l'échelle nationale et sur des scènes locales.</p>	<p>Récepteur des arguments de la controverse globale. A mis en place des réunions de concertation réunissant les protagonistes de la controverse pour élaborer de nouvelles orientations politiques de gestion des LM.</p>	<p>Récepteur d'informations sur les cas de conflits locaux et les démarches pour les résoudre, notamment lors de l'expérimentation pour la mise en place des PDIRM. Directement impliqué dans des démarches de gestion de conflits locaux, en tant qu'expert extérieur au territoire (cas du PNR du Pilat)</p>	<p>Sa position est à la charnière entre controverse globale, conflits locaux et gestion des activités.</p>	<p>Il est confronté aux deux camps dans le cadre de ses missions et a éclairci une partie des stratégies de chacun.</p> <p>Il a une vision précise de la manière dont se déploie la controverse des deux côtés, à l'échelle nationale et sur les scènes locales.</p>



#### 1.1.4) LOGIQUES D'ACTION DE GESTIONNAIRES SUR LA SCÈNE NATIONALE

---

Les acteurs chargés de gérer la pratique à l'échelle nationale se trouvent obligés de saisir les enjeux relatifs à celle-ci.

Au ministère des sports, les acteurs doivent tenir compte des activités motorisées dans la mesure où les sports de nature sont définis par l'espace de pratique et intègrent donc les LMHR. En outre, la FFM est une fédération délégataire pour les activités de motocyclisme sur route et sur chemins ainsi que pour le quad. La FFM est donc nécessairement un interlocuteur institutionnel pour le ministère des sports.

Par contre, au ministère de l'écologie, la marge de manœuvre par rapport à ce type d'institution est beaucoup plus large puisqu'elles ne sont pas des interlocutrices directes. La chargée de mission responsable des questions liées aux LMHR ne considère d'ailleurs pas ces activités comme des sports **de** nature, mais comme des sports **dans la** nature. Ses interlocuteurs sont plutôt issus du monde de la protection de l'environnement comme FNE.

Bien que ces deux types d'acteurs soient tenus, par leur appartenance institutionnelle, à échanger avec les acteurs d'un camp plutôt que ceux de l'autre, leur rôle dans les prises de décisions quant aux orientations à donner pour la réglementation de ces activités les contraint de tenir compte de l'ensemble des enjeux que soulèvent les LMHR. Pour cela, ils développent une vision qui s'étend aux deux camps, comme on peut le voir sur les graphes. Cette connaissance relativement étendue du réseau est entre autres permise par les échanges qui existent entre les deux ministères ainsi que par les projets inter-services comme celui pour l'expérimentation des PDIRM.

Malgré tout, selon leur sensibilité, ils adhèrent plus ou moins aux arguments des uns et des autres, ce qui leur vaut d'ailleurs d'être en désaccord sur certains points et se ressent dans leurs relations. Des jeux de pouvoir s'instaurent donc entre les deux ministères qui tentent chacun de satisfaire leurs partenaires institutionnels.

*« Il existe une coopération en inter-services avec l'écologie mais les logiques politiques sont différentes. Le ministère de l'écologie ne peut pas dire que le moteur c'est bien » (un conseiller du ministre des sports).*

Le ministère des sports développe également une logique d'action plus proche du terrain par le biais du PRNSN, véritable « bras armé du ministère » sur les territoires (un conseiller du ministre des sports). Un chargé de mission au PRNSN est plus particulièrement responsable des problématiques liées aux LMHR et a notamment dû coordonner l'expérimentation pour la mise en place des PDIRM (évoqués dans la partie précédente) dans quatre départements. A cette fin, il a fait le bilan des démarches mises en œuvre localement et de leurs effets afin d'orienter la manière de procéder.

De la même manière que les détracteurs des LMHR ont des logiques d'action qui se déploient plutôt la scène nationale alors que les défenseurs de ces activités agissent autant sur le terrain que sur la scène nationale, le ministère de l'écologie agit moins sur les scènes locales que le ministère des sports par le biais du PRNSN.

D'ailleurs le ministère des sports serait favorable à ce que la gestion des LMHR soit déléguée aux échelons locaux :

*« Il faudrait une évolution législative qui dise que c'est localement que ça doit se décider »* (un conseiller du ministre des sports).

Alors que le ministère de l'écologie met en avant la responsabilité de l'État en matière de protection de l'environnement :

*« Les loisirs motorisés sont un phénomène de société indéniable qu'il ne faut pas subir mais contrôler. L'État doit prendre des dispositions réglementaires pour protéger les espaces naturels, pour limiter les impacts et les compenser »* (une chargée de mission au ministère de l'écologie).

	Statut de l'acteur	PDV (Graphe)	Concerné par la controverse globale	Concerné par des conflits locaux	Liens entre implication dans controverse globale et conflits locaux	Nature du Positionnement
Gestionnaires Scène Pilat	Directrice du PNR du Pilat (RN)	Vision détaillée du camp anti- dans le Pilat, connaît les actions de FNE sur la scène nationale pour durcir les attentes contre les LM dans les PNR. Vision assez étendue sur le camp pro- qui s'étend à la scène nationale avec le Codever.	Concernée par la controverse globale qui a un fort impact sur la vision des PNR et sur les politiques de gestion de ces espaces.  Il y a un lobbying au niveau national (Codever Coramuc) qui les incite à être vigilants sur les révisions de chartes de parc.	Impliquée dans les conflits locaux du Pilat du fait de sa position de gestionnaire d'espace avec un volet sur le motorisé.  Responsable du comité chemins.	Écartelée entre les décisions prises à l'échelon national pour les PNR et les conflits locaux.	Ne parvient pas à dialoguer avec les pratiquants et reste sur sa vision stéréotypée de la pratique.  Mais a écouté et dialogué avec le Codever notamment (pas d'antécédents avec ces gens et dialogue dépassionné par rapport à ce qui se passe directement sur le Pilat)  Refuse la position sans appel de FNE. Souhaite plus de concertation et veut pouvoir travailler avec les pratiquants.
	Technicien de la direction du tourisme du CG 42	Vision de la gestion de la pratique. Connaissance locale du camp anti- et vision partielle du camp pro-	Non  Mais se tient au courant de ce qui se fait par le biais du réseau IDEAL : échanges d'expériences	Oui, suit la gestion des conflits locaux sur son département et essaie de trouver des modèles de gestion réussie pour les prendre en exemple.	Liens entre les conflits qu'il rencontre dans son département et le réseau IDEAL.	Ne s'arrête pas à une vision stéréotypée, essaie de comprendre ce qui se passe.  Vision liée aux conflits rencontrés et aux infos issues d'IDEAL.  Pas vraiment de contact avec les associations locales si ce n'est lors de la participation au comité chemins.  Pas de réelle connaissance du milieu motorisé.

	Statut de l'acteur	PDV (Graphe)	Concerné par la controverse globale	Concerné par des conflits locaux	Liens entre implication dans controverse globale et conflits locaux	Nature du Positionnement
	Technicien à la Direction des Territoires (DDT) 42 (OP)	Vision relativement détaillée des camps pro- et anti- sur le Pilat. Vision très réduite du camp anti- sur la scène nationale et relativement peu étendue du camp pro- sur la scène nationale.	Pas impliqué dans la controverse globale	Impliqué dans la gestion des conflits locaux sur le Pilat.  Son rôle est de faire le lien entre pratiquants et opposants.	Reste plutôt axés sur les conflits locaux et peu de liens sont faits à la controverse globale. Pour les problèmes sont à régler à l'échelon régional.	Écoute des deux camps et essaie d'avoir une vision mesurée et pas stéréotypée.  Il connaissait plutôt le milieu écologiste mais s'ouvre aux associations qui défendent les LM.
	Chef de service ONCFS 42	Vision détaillée de tous les aspects réglementaires relatifs au LM et des acteurs de la police de l'environnement	Impliqué dans la controverse relative aux questions juridiques. Les personnes qu'ils arrêtent se réclament souvent du Codever et utilisent les arguments diffusés par ce collectif.  Ne connaît pas la CALME.	Impliqué dans la gestion des pratiques dans le Pilat, versant juridique des conflits locaux.  Les verbalisations sur le terrain et/ou les traces de pratique illégales remontent jusqu'à lui. Il centralise ces informations.	Liens entre règle nationale et application des règles sur le terrain.  Entre controverse globale sur les règles, mise en application de ces règles et impact de la manière d'appliquer les règles sur leur évolution (ou non)	Bloqué sur la question de la réglementation.

	<b>Statut de l'acteur</b>	<b>PDV (Graphe)</b>	<b>Concerné par la controverse globale</b>	<b>Concerné par des conflits locaux</b>	<b>Liens entre implication dans controverse globale et conflits locaux</b>	<b>Nature du Positionnement</b>
	Chef de secteur à l'ONF dans le Pilat	Vision des espaces de pratique, de la police de l'environnement et de la règle. + vision de PPT, association locale de défense des LM	N'est pas impliqué dans la controverse globale.	Concerné par la gestion des conflits dans le Pilat en tant que membre de la police de l'environnement.	Il essaie uniquement de gérer les conflits locaux. Il ne connaît pas les associations et collectifs qui s'opposent aux LM.	Devant la nécessité de gérer la pratique, il pense qu'il faut travailler avec les associations de LM pour résoudre certains conflits d'usage et limiter les pratiques hors chemin.



### 1.1.5) LOGIQUES D'ACTION DE GESTIONNAIRES SUR UNE SCÈNE LOCALE

---

Les acteurs chargés de gérer les LMHR sur des scènes locales se voient obligés de saisir la situation dans son ensemble<sup>100</sup>.

Si les gestionnaires souhaitent que les démarches mises en œuvre soient viables, appliquées par les pratiquants et acceptées par les détracteurs de ces activités, il leur faut tenir compte des points de vue des uns et des autres et développer une connaissance des positionnements et des logiques d'action de chacun des acteurs du territoire.

A cette fin, les acteurs du syndicat mixte du PNR du Pilat ainsi qu'un chargé de mission de la Direction des Territoires (services déconcentrés de l'Etat à l'échelon départemental) de la Loire ont instauré un cadre permettant d'établir un dialogue avec les pratiquants de LMHR ainsi que tous les usagers des chemins (professionnels et de loisir). Ce dialogue passe, entre autres, par des réunions de concertation au sein de ce que le PNR nomme « Comité Chemin ».

La logique de cette démarche était de permettre à chacun des acteurs concernés par l'usage des chemins de faire part de son point de vue afin qu'il soit pris en compte dans les décisions de gestion.

Néanmoins, les difficultés rencontrées par le PNR pour dialoguer avec les pratiquants – les relations étant passionnées – la directrice du Parc s'est tournée vers des acteurs extérieurs au territoire (PRNSN, Codever, FFM), moins impliqués affectivement, afin de trouver des solutions. La logique ici était d'alimenter le débat avec des arguments « dépassionnés » afin d'apaiser les tensions souvent liées à des personnalités aux caractères difficilement compatibles.

Dans une logique de conciliation et, dans le même temps, d'élaboration d'une charte de PNR qui soit validée par les Maires et le CNPN, la directrice du PNR a donc d'abord étendu son point de vue sur le réseau à toutes les parties prenantes des conflits liés aux LMHR dans le Parc, puis au réseau des acteurs de la scène nationale afin de trouver des solutions aux problèmes qu'elle rencontrait sur son territoire.

---

100 Bien que l'on puisse relever des cas où des démarches de gestion aient été menées de bout en bout sans qu'aucun échange n'ait lieu avec les pratiquants (cas d'un PNR dans l'arc alpin).

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 coprésence<sup>101</sup> dans le cadre de la controverse nationale relative aux 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. Les défenseurs des LMHR sur la scène nationale ont une vision très restreinte de leurs détracteurs.

Par contre, sur une scène locale comme le Pilat où une démarche de concertation est engagée, les points de vue des acteurs s'étendent plus largement sur les deux camps mais il n'en reste pas moins que la légitimité de chacun n'est pas encore reconnue par l'autre. Les détracteurs des LMHR au sein du PNR du Pilat cherchent un modèle dans le fonctionnement (et l'argumentation) du collectif national impliqué dans la controverse – la CALME. Par contre, si les défenseurs des LMHR cherchent parfois un soutien auprès d'acteur reconnu sur la scène nationale, ils cherchent plus à agir sur le terrain pour résoudre, voire anticiper, les éventuels conflits.

Que ce soit sur la scène nationale ou sur les scènes locales, les acteurs de la défense des LMHR semblent plus tournés vers le terrain que leurs détracteurs<sup>102</sup>, qui souhaitent traiter la question des LMHR à l'échelle de la France, par une réglementation plus stricte notamment.

Les gestionnaires en charge des LMHR développent eux une vision qui s'étend aux deux camps et développent des logiques d'actions variable selon leur statut, leur appartenance institutionnelle et les difficultés auxquelles ils sont confrontés.

Au-delà des points de vue sur le réseau et des positionnements dans la controverse, 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. C'est pourquoi il nous semble maintenant essentiel de nous attarder sur les flux de connaissances et sur les expertises développées par les uns et les autres.

---

101 Coprésence est ici pris au sens de la coprésence matérielle de Lussaut in (Lévy and Lussault 2003), c'est-à-dire au sens de la proximité physique.

102 Il existe tout de même une forme important de lobbying auprès des députés et des ministères afin d'influer sur les décisions prises en matière de réglementation.

### 2.1 RÉPARTITION ET CIRCULATION DES CONNAISSANCES

Le point de vue que les acteurs ont sur le réseau dépend, entre autres, de la manière dont circulent les connaissances ; nous proposons donc une analyse de leurs flux.

Des investigations sur la nature des savoirs et connaissances qui circulent dans le réseau et sur leurs flux nous ont permis de dégager quatre voire cinq catégories majeures de connaissances.

Nous distinguons donc, dans le réseau relatif à la controverse et aux conflits autour des LMHR, des connaissances de nature juridique, de nature environnementale, ou encore techniques, ou, enfin, de terrain :

- les connaissances de type juridique recouvrent les domaines de la loi et des autres textes de nature réglementaire ainsi que la capacité à saisir la manière dont ils s'appliquent sur le terrain. Elles peuvent aussi porter sur les savoirs permettant de se défendre ou d'attaquer en cas de litige ;
- les connaissances de nature environnementale concernent toutes les notions liées aux impacts des pratiques sur les différents milieux traversés ;
- les connaissances techniques s'appliquent aux questions relatives au matériel utilisé, à ses caractéristiques, ainsi qu'aux techniques de pilotage<sup>103</sup> ;
- nous appelons connaissances de terrain tous les savoirs liés à ce qui se passe dans les chemins, à leurs statuts, à leurs caractéristiques (physiques et en termes de fréquentation) etc. ;
- une cinquième catégorie de savoirs ou plutôt de savoir-faire peut être évoquée ; elle concerne la gestion d'activités controversées et/ou conflictuelles d'un côté ou la défense d'un positionnement, le lobbying, de l'autre ;
- nous ne traitons pas ici des connaissances socioéconomiques. Des arguments génériques transitent à ce sujet mais ne nous considérons pas cela comme des connaissances. Par ailleurs, le Codever tentent de faire émerger des données qu'il veut objectives sur la fréquentation des chemins et la nature des rencontres (cordiales ou conflictuelles) entre usagers des chemins par le biais de l'observatoire des Chemins<sup>104</sup>.

Afin d'étudier les flux de ces connaissances, une partie de nos entretiens portaient sur la circulation des informations dans le réseau. A partir des entretiens et de l'analyse de documents, il est possible de dresser un rapide panorama de la circulation des connaissances dans le réseau étudié. Pour cela, nous proposons de partir de schémas récapitulatifs simplifiés et commentés. Les

---

103 Sachant que les engins peuvent avoir plus ou moins d'impacts en terme de bruit, de pollution ou de dégradation des chemins et que la manière de piloter peut également grandement agir sur ces facteurs.

104 <http://www.observatoire-chemins.org/>

flèches indiquent l'existence d'un flux de connaissance entre deux entités.

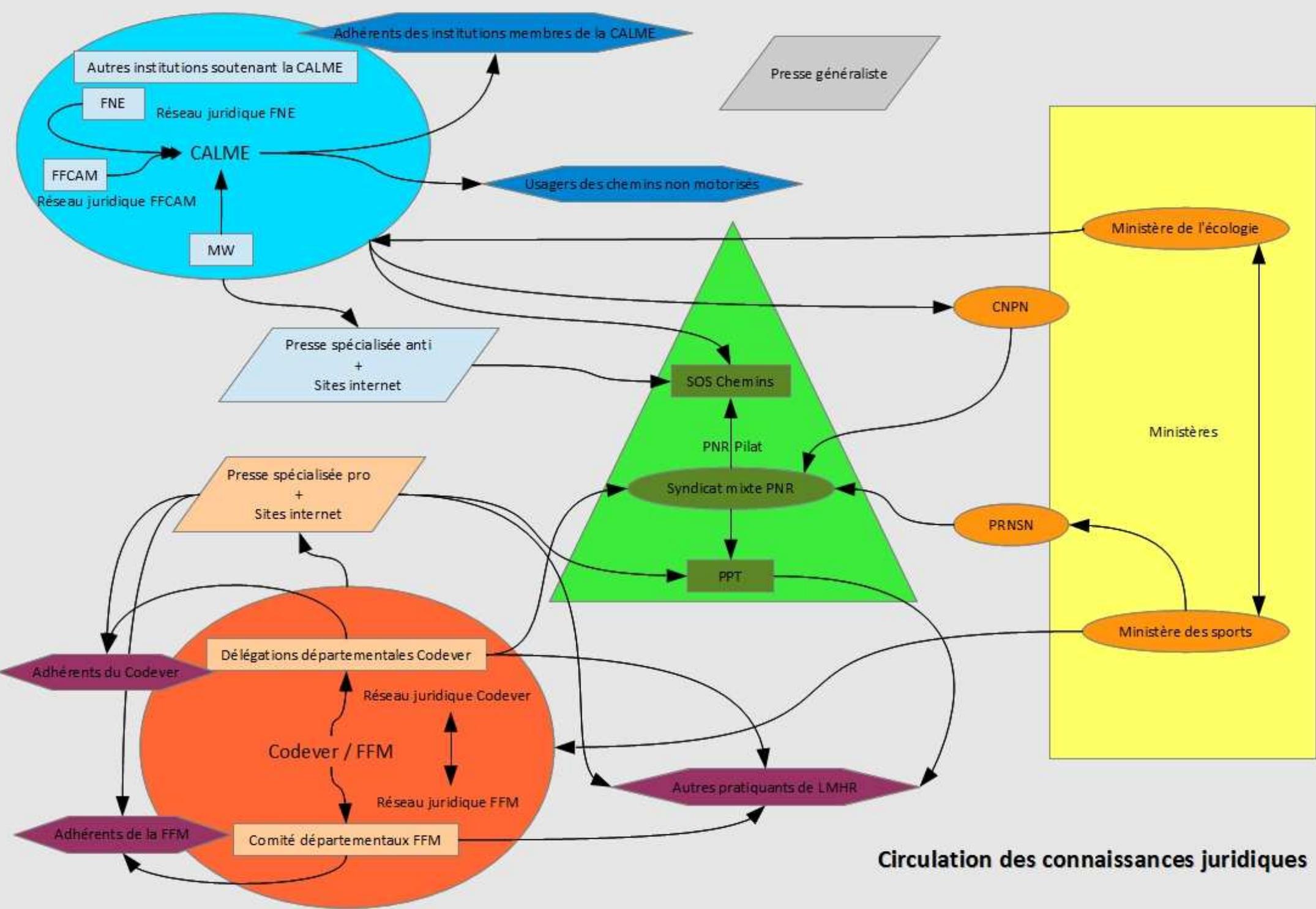
Le canton de La Grave n'apparaît pas sur les schémas car les enquêtes ont montré sa déconnexion du réseau de circulation des connaissances. La démarche Attitude Quad, elle, n'est pas représentée car le recueil de données, effectué avant le début de nos travaux de thèse, n'apportait pas les éléments suffisants pour rendre visible les flux de connaissances.

Pour réaliser ces schémas, nous avons fait le choix de représenter les collectifs, associations, individus, institutions et médias concernés par la controverse. Une sémiotique particulière permet de différencier ces types d'acteurs.

	Gestionnaires Décideurs
	Associations
	Individus
	Presse et médias
	Collectifs
	Institutions locales
	Institutions nationales

*Figure 17: légende des schémas de circulation de connaissances*

Afin que les flux de chaque nature de connaissance évoquée précédemment soient lisibles, nous avons construit un schéma par nature de connaissance ; que nous discutons à chaque fois avant de conclure en comparant les différences de structure des réseaux pour les différents types de connaissance.



**Circulation des connaissances juridiques**

### 2.1.1) CIRCULATION DES CONNAISSANCES JURIDIQUES

---

En termes de circulation de connaissances juridiques, deux réseaux de flux se distinguent, l'un partant des collectifs de défense de LMHR, l'autre de la CALME.

Ces deux réseaux de flux sont porteurs de deux manières d'interpréter les textes, l'un plus souple pour les pratiquants, l'autre plus sévère. Chacun des deux réseaux est alimenté par son « ministère de tutelle », apportant des informations sur les projets de rédaction de texte ou de modification de règlements.

Ces deux réseaux relativement étanches contribuent chacun à diffuser des connaissances, aux acteurs de terrain (élus, gestionnaires d'espaces) et usagers des chemins, les uns informant plutôt les pratiquants de LMHR, les autres plutôt les usagers non motorisés.

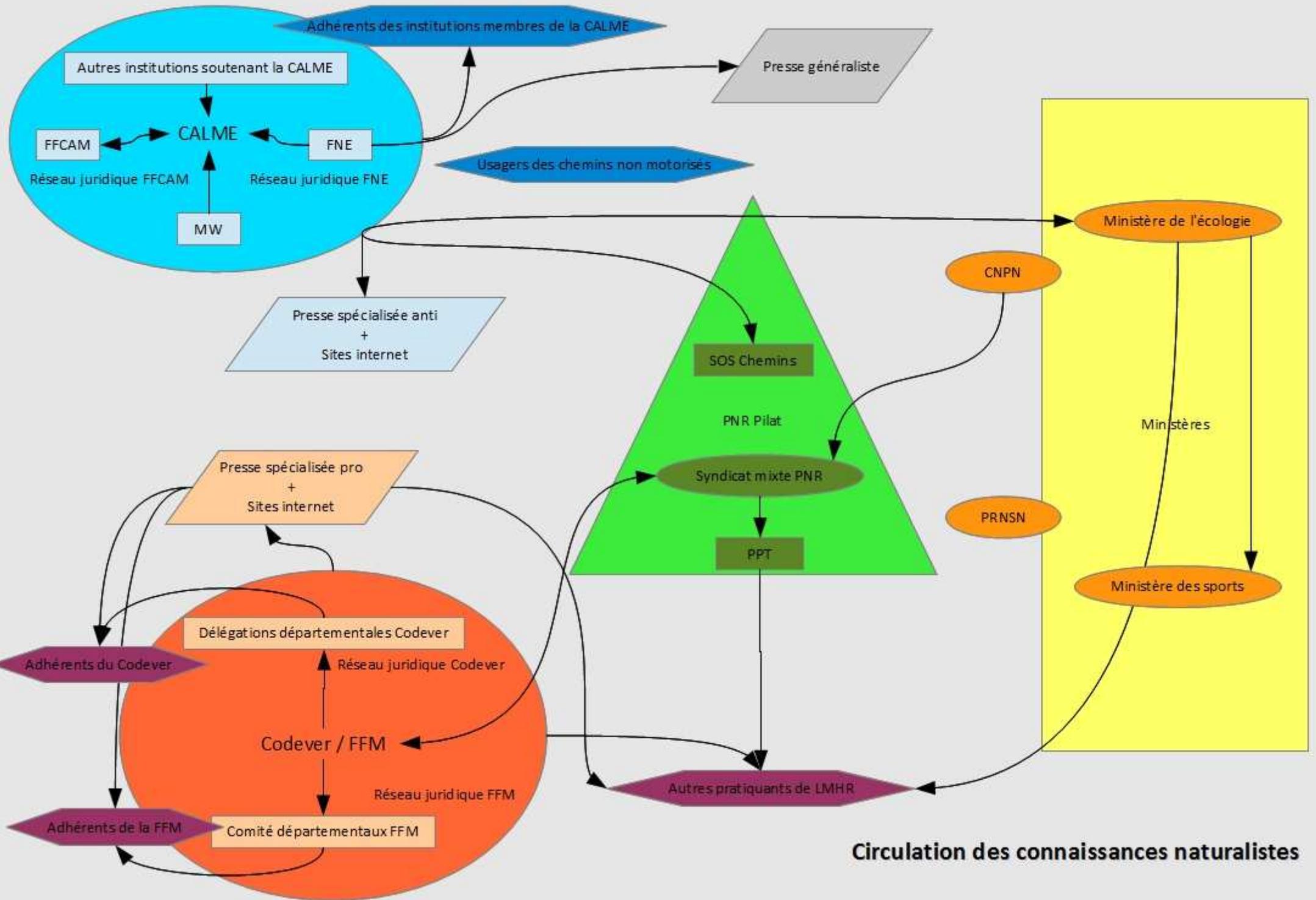
Chaque collectif et fédération maintient une veille juridique parfois menée par des juristes recrutés pour leur expertise en la matière.

Les associations membres de la CALME organisent parfois des formations juridiques à destination d'élus locaux, de gestionnaires d'espace et/ou de toute personne intéressée par ces questions. Il arrive que des acteurs concernés par des problématiques liées aux LMHR fassent appel à eux pour partager leurs connaissances dans ce domaine. MW participent parfois également à former de futurs professionnels de la montagne, comme des gardiens de refuge, et ils les informent alors entre autres sur la réglementation relative aux LMHR.

Du côté de la défense des LMHR, des guides sont construits et édités afin d'informer les pratiquants ainsi que les élus locaux – à des fins de lobbying. Les connaissances juridiques circulent ainsi dans le réseau des pratiquants et défenseurs de la pratique par le biais de guides et autres chartes.

Il apparaît sur le schéma présenté que les connaissances qui circulent dans chacun des deux réseaux se croisent au niveau des ministères et du PNR dans lequel nous avons mené nos enquêtes. Ce sont les gestionnaires et personnes confrontées à des prises de décision en matière de réglementation qui « centralisent » les connaissances issues des deux camps. Nous reviendrons par la suite sur leur position d'acteurs passerelles (Beuret and Trehet 2001).

Nous n'avons pas mentionné la scène de La Grave sur le schéma parce qu'il n'y existe pas de lien avec le reste du réseau. Les seules connaissances qui transitent sont relatives à la loi et sont transmises par un agent du Parc National des Écrins aux pratiquants qu'il connaît. N'étant pas concernés par des conflits, les acteurs de cette scène ne se préoccupent pas des questions juridiques et ne ressentent pas le besoin de se former ou de se renseigner sur ce sujet.



**Circulation des connaissances naturalistes**

## 2.1.2) CIRCULATION DES CONNAISSANCES NATURALISTES

---

Par contraste avec le schéma précédent relatif aux aspects juridiques, on peut noter qu'il y a nettement moins de flux de connaissances naturalistes – au sens large – que de connaissances juridiques. Par contre, une fois encore, le réseau de circulation des connaissances apparaît être scindé en deux. Les connaissances naturalistes transmises aux pratiquants n'ont pas pour origine les associations de protection de l'environnement mais bien les collectifs de défense de la pratique qui cherchent à ce que les pilotes soient responsables afin de limiter toute critique possible à l'encontre de leurs activités.

Les connaissances scientifiques sur les aspects naturalistes sont présentes à la marge. Seules deux études d'impact des LMHR ont été menées à la fin des années 1990 sous la direction d'un militant de FNE à l'origine de la CALME également écologue. Ces deux études visaient à étayer l'argumentaire support de la loi de 1991 et étaient donc à destination du ministère de l'écologie.

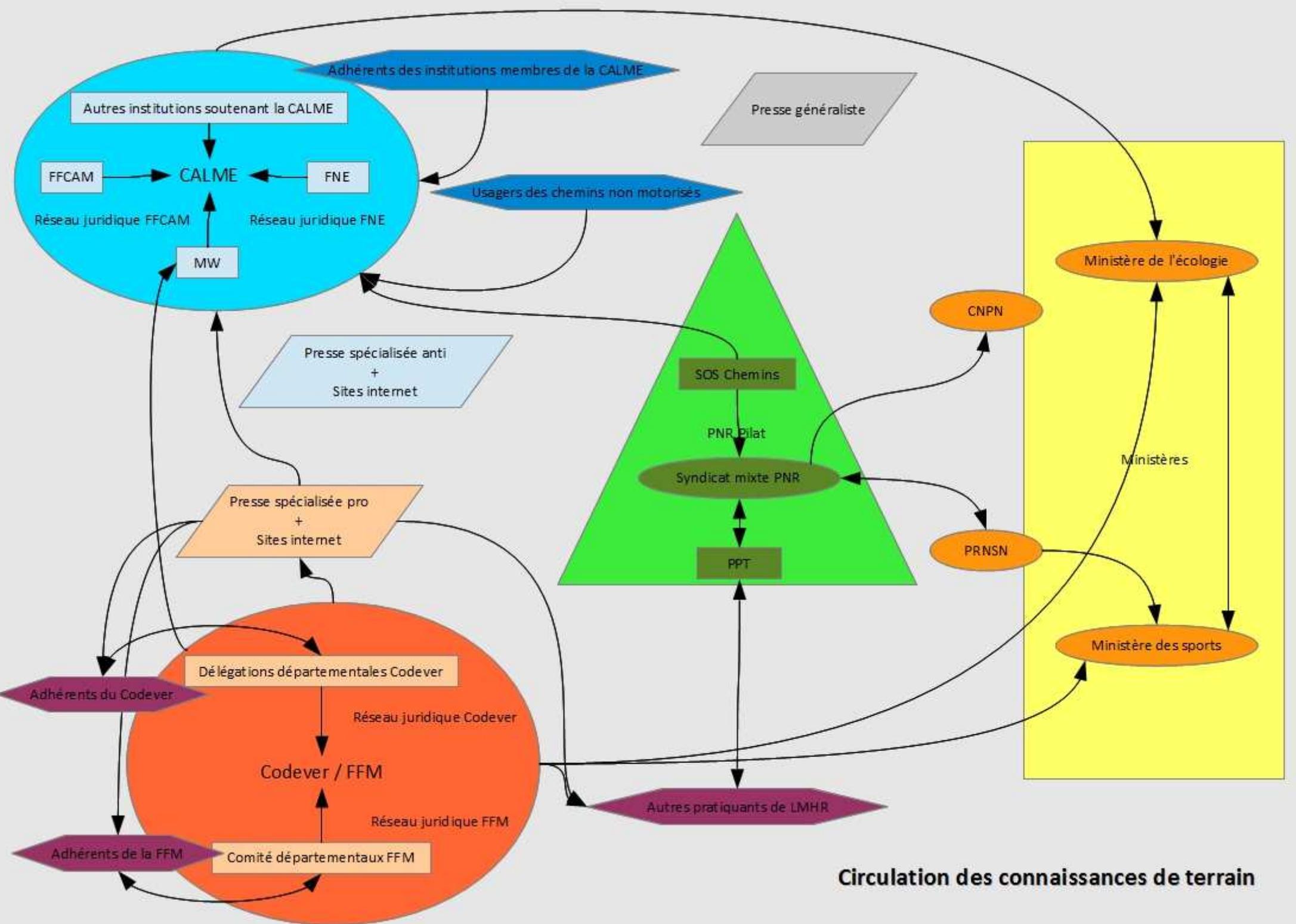
Par ailleurs, une étude nord américaine portant sur les impacts de différentes activités motorisées et non motorisées en termes d'érosion (Wilson and Seney 1994) a été transmise par le Codever à la directrice du PNR du Pilat. Comme les résultats des études d'impact des LMHR menées en Amérique du Nord sont contradictoire, le Codever peut mobiliser ceux qui sont favorables aux pratiquants. C'est le cas de cette étude sur l'érosion qui montre que l'équitation et la marche à pied ont plus de conséquences sur les chemins que la moto ou le VTT.

Les connaissances scientifiques sur les impacts des LMHR n'étant pas stabilisées, chaque protagoniste de la controverse peut mobiliser des résultats d'études qui viennent étayer son argumentaire.

Par ailleurs, les connaissances naturalistes, ou du moins sur les questions environnementales diffusées par les défenseurs de la pratique ont été petit à petit construites par le biais de travaux – parfois réalisés en partenariat avec des naturalistes et/ou des gestionnaires d'espaces – menés sur le terrain pour construire des chartes de bonne pratique ainsi que grâce à des compétences de militants en interne. Ainsi, une militante active du Codever, responsable des questions environnementales pour le collectif, possède une formation de base de biologiste. Elle a notamment construit un rapport d'étude d'impact pour la Croisière Blanche afin de faciliter l'obtention d'autorisations. En outre, elle a récemment recruté des étudiants stagiaires d'un IUT en génie biologique, option génie de l'environnement, afin de construire des dossiers d'études d'incidences Natura 2000 pour certaines manifestations motorisées. En effet, ces dossiers sont, désormais, parfois obligatoires pour obtenir les autorisations d'organiser certains événements.

De même, la FFM recrute des spécialistes en interne afin de gérer les aspects environnementaux liés à la pratique.

Enfin, les agents de la police de l'environnement, qui n'apparaissent pas sur ce schéma simplifié, transmettent également aux pratiquants des connaissances liées à l'environnement lors des contrôles qu'ils mènent sur le terrain.



**Circulation des connaissances de terrain**

### 2.1.3) CIRCULATION DES CONNAISSANCES DE TERRAIN

---

Les collectifs centralisent les remontées de terrain et les transmettent aux ministères de l'écologie et des sports.

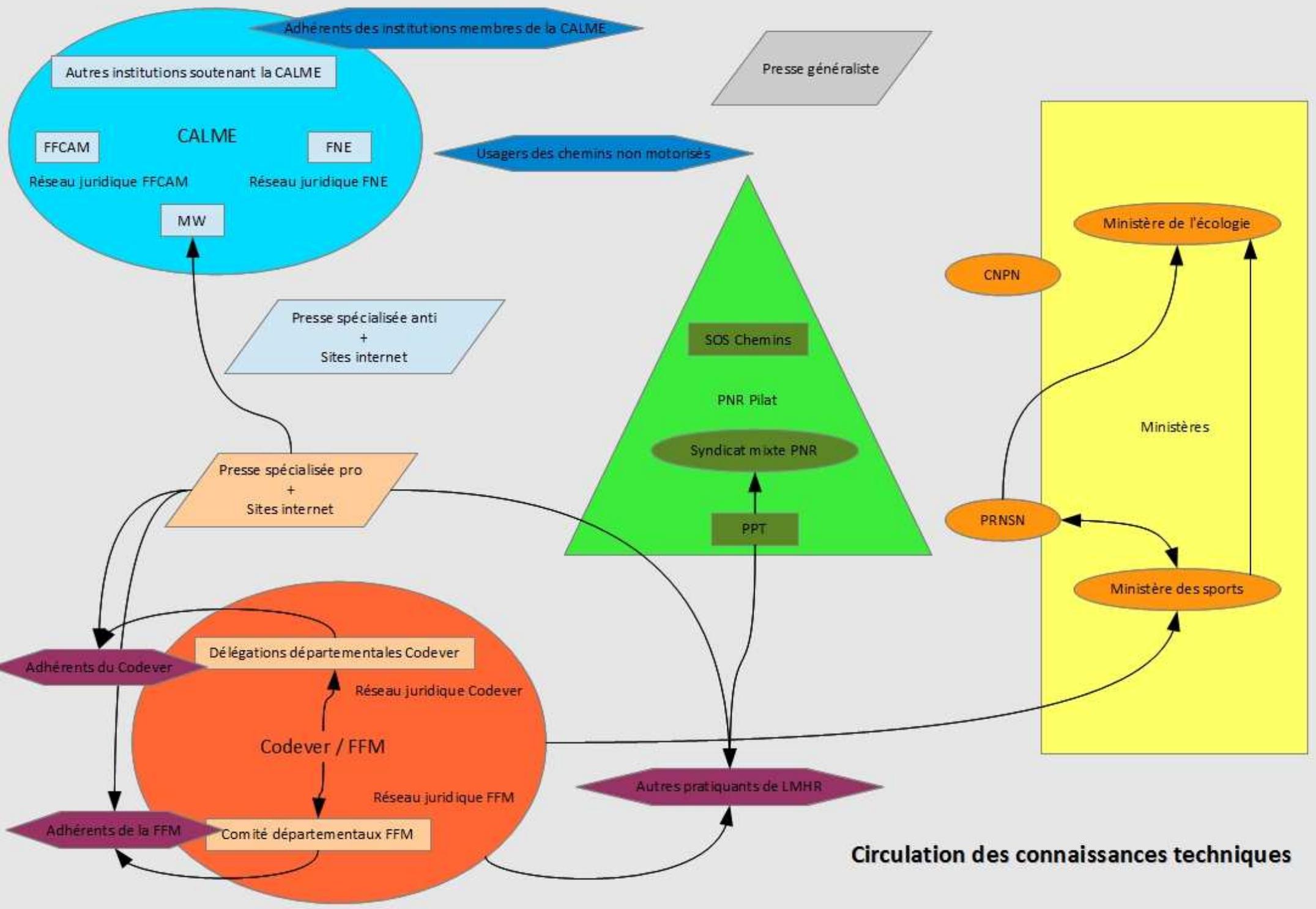
Les agents de la police de l'environnement n'apparaissent pas sur ce schéma – par soucis de simplification – mais ils sont aussi un vecteur de remontées d'informations auprès du ministère de l'écologie, de même que les élus locaux qui rencontrent des difficultés sur leurs territoires.

Les acteurs de la CALME centralise les remontées d'adhérents et d'usagers des chemins non motorisés faisant face à des pratiques qui les dérangent et mènent une veille sur l'activité des pratiquants de LMHR par le biais d'Internet et de la presse spécialisée. Ils se tiennent également au courant des actions du Codever et de la FFM. Ils informent régulièrement le ministère de l'écologie des renseignements de terrain qu'ils ont en leur possession.

Les défenseurs des LMHR recueillent les informations de terrain, par le biais de leurs délégations ou comités départementaux notamment, et développent des connaissances sur la manière de se comporter sur les sites de pratique. Ils transmettent alors à leurs adhérents et aux autres pratiquants de LMHR, les informations relatives au comportement à adopter dans telle ou telle situation rencontrée sur le terrain. Il arrive également que certains des membres de ces collectifs soient localement informés de journées organisées par les agents de la police de l'environnement afin de contrôler les chemins. Les collectifs servent alors de relais d'information auprès des pratiquants du secteur concerné.

Le Codever et la FFM relaient, par ailleurs, les informations issues du terrain auprès du ministère des sports et ponctuellement auprès du ministère de l'écologie.

Les flux d'informations remontant du terrain se croisent donc au niveau des ministères chargés de prendre des décisions en matière de réglementation. De même, le syndicat mixte du PNR du Pilat centralise les remontées de terrain à l'échelle du PNR et prend des décisions en conséquence.



**Circulation des connaissances techniques**

#### 2.1.4) CIRCULATION DES CONNAISSANCES TECHNIQUES

---

Les connaissances techniques sont surtout développées et diffusées par les pratiquants et leurs représentants. Elles touchent notamment au matériel et à ses caractéristiques techniques telles que la motorisation, les niveaux d'émission sonore ou les types de pneus et leur impact sur les chemins. Elles sont également relatives aux techniques de pilotage et aux impacts des différentes manières de rouler.

Ces connaissances ne circulent pas dans le réseau des opposants à la pratique. Parmi les acteurs qui nous avons rencontré, seul un militant de la CALME se renseigne sur la question afin de savoir à quoi il s'oppose.

Les ministères reçoivent quelques unes de ces informations mais à la marge uniquement.

Pourtant ces connaissances sont nécessaires pour parvenir à limiter les impacts des LMHR sur les milieux naturels et humains.

Le fait qu'elles n'intéressent pas les détracteurs des LMHR sont une preuve que ceux-ci ne cherchent pas à réduire les impacts mais plutôt à s'opposer en bloc à ces activités, et au symbole qu'elles représentent.

#### 2.1.5) CONCLUSION

---

Le principal type de connaissances qui circule dans le réseau concerne les aspects juridiques. Ces connaissances permettent notamment aux acteurs de défendre leur position en interprétant la réglementation, chacun à leur avantage, en diffusant cette interprétation et en la défendant devant les élus et les tribunaux.

Peu de savoirs scientifiques circulent à l'exception des deux études, dirigées par un militant de FNE, qui ont servi de justification au ministère de l'écologie très ponctuellement ainsi que de quelques articles scientifiques nord-américains mobilisés occasionnellement pour venir appuyer un raisonnement. Le Codever commence à développer des liens avec des étudiants de biologie pour mener des études d'impacts qui deviennent nécessaires pour organiser certains événements.

Pour l'heure, les quelques savoirs qui circulent sont, essentiellement, des savoirs locaux, pas tant sur l'environnement que sur les techniques et leurs impacts en termes de bruit et de pollution ainsi que des savoirs juridiques et des « savoirs de terrains » - du type « qu'a-t-on le droit de faire dans telles ou telles conditions ».

On peut également insister sur le fait que très peu de connaissances circulent entre détracteurs et défenseurs des LMHR. On relève plutôt deux réseaux de circulation de

connaissances. Ceci nous amène à penser que des expertises situées<sup>105</sup> se développent, l'expertise en opposition aux LMHR d'un côté et l'expertise en défense des LMHR de l'autre<sup>106</sup>. De plus, l'absence d'intérêt des opposants pour les connaissances techniques qui permettraient de réduire les impacts des LMHR sur les milieux naturels et humains nous conduit à penser que ceux-ci sont sur une opposition de principe à une activité fortement symbolique, plutôt que sur une opposition à des impacts qu'il s'agirait de limiter. Ils ne cherchent pas à diffuser des connaissances auprès des pratiquants afin que ceux-ci réduisent leurs impacts sur les milieux, mais plutôt à développer des connaissances montrant en quoi ces activités n'ont pas lieu de se dérouler dans la nature, sur les chemins.

Si les deux camps n'échangent pas réellement leurs savoirs, il existe des points de convergence des flux de connaissances au niveau de certaines institutions chargées de gérer ou de prendre des décisions en matière de réglementation – comme au niveau de PNR ou des ministères des sports et de l'écologie. Les chargés de missions, ingénieurs ou techniciens de ces institutions développent, pour certains, une forme d'expertise autre que les deux premières évoquées, une expertise en matière de gestion des LMHR. On peut définir celle-ci comme la capacité de comprendre les logiques des acteurs des deux camps, leurs arguments et leurs comportements ainsi que comme la capacité de concilier des acteurs aux intérêts apparemment divergents.

Les agents de la police de l'environnement constituent aussi parfois un point de convergence des connaissances – notamment juridiques et environnementales – et participent à les faire circuler. Nous reviendrons sur ce point dans le paragraphe sur les acteurs-passerelle.

Par ailleurs, si la scène de La Grave n'a pas été représentée sur les schémas et n'a été évoquée que pour ce qui concerne les flux de connaissances juridiques, c'est que les acteurs de cette scène semblent être hors du flux de connaissances relatives aux LMHR qui circulent dans le réseau étudié. En effet, cette scène n'étant pas conflictuelle, les acteurs qui en font partie ne cherchent pas à développer de connaissances particulières leur permettant soit de s'opposer aux pratiques, soit de les défendre ou encore de les gérer.

---

105 L'idée que l'expertise est « située » évoque la notion d'« action située » - qui repose sur l'idée que l'action « émerge des « circonstances » » (Béguin and Clot 2004 p. 37). cependant, notre vision de l'expertise située dépasse cette vision et signifie que l'expertise développée est localisée et ne concerne que certains aspects bien précis des questions qui se posent autour des LMHR. Cette forme d'expertise sert alors à défendre un point de vue particulier et/ou des intérêts.

106 Nous développons cette question de l'expertise dans la section suivante.

---

## 2.2 L'EXPERTISE MILITANTE, DE L'ÉCOLOGISTE AU MOTORISTE

Le développement de connaissances et leur concentration dans certains secteurs du réseau nous amènent à nous interroger sur les expertises développées par les différents acteurs en présence.

---

### 2.2.1) DÉFINITIONS

Pour Roqueplo, l'expertise repose sur un transfert de connaissances qui vise à fournir des éléments de réflexion dans la perspective d'une prise de décision. Si cet auteur s'attarde sur la question de l'expertise scientifique, il part d'une définition plus large :

« Parlons d'abord de l'expertise en général, qu'elle soit juridique, médicale, agricole, que sais-je ? Quelqu'un qui doit prendre une décision souhaite le faire en connaissance de cause. Il s'adresse donc à une personne ou à une institution qu'il juge compétente dans le domaine où se situe cette décision, afin qu'elle lui fournisse tout ou partie de cette « connaissance de cause ». Si cette personne ou cette institution accepte de répondre à cette demande [...] elle est par le fait même établie comme expert, pour le cas considéré, auprès de celui qui l'interroge ainsi. » (Roqueplo 1997 p. 11).

Les deux éléments clé de l'expertise sont la transmission de connaissances ET la finalité que constitue la prise d'une décision.

« Le rôle de l'expert est donc de fournir de la connaissance. Mais ceci ne signifie nullement que l'expertise puisse se définir purement et simplement comme l'expression d'une connaissance. Il s'agit en effet de quelque chose de beaucoup plus précis et subtil : l'expression d'une connaissance formulée en réponse à la demande de ceux qui ont une décision à prendre et en sachant que cette réponse est destinée à être intégrée au processus de décision. » (Roqueplo 1997 pp. 14–15).

Comme nous le disions, Roqueplo s'intéresse dans son ouvrage de 1997 à l'expertise scientifique. Nous développons de notre côté plutôt une approche de l'expertise que nous qualifierons de « située ».

---

### 2.2.2) DES EXPERTISES SITUÉES

Roqueplo évoque le passage de la science à l'expertise mais dans notre cas d'étude, peu de connaissances scientifiques transitent. Ce sont plutôt les protagonistes de la controverse – que l'on ne peut qualifier de scientifiques à l'exception d'un écologue que nous avons déjà évoqué – qui

sont des fournisseurs de connaissances juridiques, environnementales, de terrain et techniques.

Ces connaissances sont « situées » dans la mesure où comme nous l'avons montré, elles sont construites à partir de points de vue partiels sur la controverse et sont liées à des flux de connaissances qui sont scindés en deux réseaux relativement hermétiques. En outre, ces points de vue sont liés à des logiques d'action particulières : s'opposer à des activités considérées par certains comme nuisibles pour les milieux naturels et/ou humains d'un côté ou défendre ces mêmes activités de l'autre, en montrant notamment en quoi les arguments qui leur sont opposés sont injustifiés. Ceci nous amène à proposer la notion d'expertise située<sup>107</sup> ; située dans le réseau, située dans la controverse. Nous montrerons d'ailleurs que, s'il existe des écologistes considérés comme experts auxquels certains auteurs se sont déjà intéressés, il existe également des « motoristes » experts en défense des LMHR. Nous reviendrons sur ces deux catégories d'experts par la suite. Dans les deux cas les connaissances diffusées par ces acteurs sont entre autres à destination des gestionnaires et acteurs chargés de prendre des décisions en termes de réglementation sur les LMHR. Ces connaissances ont donc bien vocation à soutenir un processus de décision même si elles sont marquées par un positionnement clair dans la controverse, pour ou contre les LMHR.

Pour Bérard et Crespin (2010), les situations d'expertise peuvent être vues comme des « constructions hybrides, dont le résultat et la stabilité apparaissent fortement travaillés par l'incertitude » (Bérard and Crespin 2010 p. 25). Les auteurs d'« agir dans un monde incertain » (Callon et al. 2001) ont montré l'intérêt de multiplier les points de vue dans le cadre de forums hybrides afin de faire face aux incertitudes ; de même que Latour évoque la notion d'objectivité de second degré que nous avons abordée dans le chapitre précédent. Dans le cas de notre objet d'étude, les acteurs qui prennent des décisions, les gestionnaires, apparaissent être les destinataires de multiples points de vue comme autant d'expertises situées ; eux-mêmes devenant des experts de la médiation, développant une expertise interactionnelle telle que définie par Bérard et Crespin (2010 p. 22) bien que cette dernière ne soit pas toujours aboutie et qu'elle fasse parfois débat<sup>108</sup>.

Les collectifs et associations qui défendent ou s'opposent aux LMHR peuvent être assimilés à des plaques tournantes de connaissances et savoirs situés alors que les institutions seraient des

---

107 Roqueplo discute les usages de l'adjectif et du substantif « expert » afin de montrer que certains acteurs sont « experts » ponctuellement du fait d'une compétence dans un domaine donné alors que d'autres sont « des experts », leur fonction étant de formuler une expertise. Notre notion d'« expertise située » repose sur une vision du terme expert en tant qu'adjectif et non en tant que substantif. Dans la controverse que nous avons étudiée, nous n'avons rencontré aucun acteur dont la fonction est d'être « expert ».

108 Bérard et Crespin (op.cit) évoquent le manque de littérature sur la prise de distance des « profanes » quant aux dispositifs participatifs qui leurs sont proposés. Dans le cadre de dispositifs mis en place par les gestionnaires et décideurs en matière de LMHR, les acteurs impliqués ont un regard critique sur la manière dont est menée la concertation et sur ses effets. Il n'en reste pas moins que ces gestionnaires et décideurs acquièrent une forme d'expertise « sur le tas » en étant confronté de fait à des activités qui nécessitent de tenir compte, pour leur gestion, de points de vue qui s'opposent du fait de leur « potentiel conflictuel ».

points de convergence de ces connaissances et savoirs, finalement intégrés aux processus de décision.

### 2.2.3) DES ÉCOLOGISTES AUX MOTORISTES – DIVERSES TRAJECTOIRES MILITANTES

---

Un article d'Ollitrault (2001) sur les écologistes en tant qu'« experts en action » est éclairant sur la nature de l'expertise déployée par des acteurs militants. Nous nous basons sur la typologie de trajectoires militantes qu'elle propose pour caractériser les acteurs qui s'impliquent dans l'opposition aux LMHR et qui ont des liens de « parenté » avec les écologistes avant d'étendre la réflexion aux acteurs qui se mobilisent pour défendre leurs activités.

Ollitrault (2001) propose trois trajectoires identitaires écologistes : une trajectoire à dominante politique – liée à la conviction qu'il faut créer un champ politique écologiste, une trajectoire à dominante scientifique – liée à des formations supérieures ou bien à un intérêt pour la nature ou un de ses aspects – et une trajectoire à dominante réactive – liée à un sentiment d'injustice ressenti par la personne qui s'engage<sup>109</sup>.

Cette auteure évoque ensuite des scientifiques amateurs sollicités à titre d'experts, des écologistes politiques menant une expertise de nature bénévole, des militants professionnels (salariés de l'association pour laquelle ils militent) et, enfin, des universitaires-militants.

Parmi les acteurs s'opposant aux LMHR que nous avons interrogés, la majorité (cinq sur sept) a une trajectoire à dominante réactive. Cela signifie qu'ils s'opposent aux LMHR soit parce qu'ils sont dérangés par ces activités lors de leur balade ou à proximité de leur domicile (conflit d'usage), soit parce qu'ils considèrent que ces activités ne sont pas compatibles avec les milieux naturels – chemins inclus – du fait de leurs impacts environnementaux, mais aussi et surtout de la confrontation avec les usagers des chemins non motorisés (conflits liés à des représentations divergentes de la nature).

L'histoire de deux acteurs ne correspond pas directement, ou plutôt pas uniquement, à ce modèle de trajectoire ou aux autres décrits par Ollitrault. Pour l'un l'idée de réaction à une forme d'injustice ressentie est également présente, pour l'autre ce sont les études universitaires qui l'ont mené au militantisme ; mais ce qui domine pour justifier le choix de s'opposer aux LMHR est l'idée que la plupart des combats écologistes sont perdus d'avance alors que la lutte contre les LMHR pourrait donner plus de résultats et semble accessible tout en offrant une image symbolique forte. Obtenir des résultats en matière d'opposition aux LMHR représenterait une forme de victoire pour l'environnement et par là-même pour les écologistes. Cette trajectoire ne semble pas correspondre à celle décrites par Ollitrault. Nous proposons donc l'hypothèse qu'il existe une

---

109 Cette trajectoire, pour faire le lien avec notre problématique, peut être rapprochée de l'idée que l'acteur qui suivrait une trajectoire militante réactive s'engagerait dans une controverse car il aurait le sentiment de rencontrer des situations conflictuelles sur le terrain.

forme supplémentaire de trajectoire militante que nous pourrions qualifier de trajectoire à dominante symbolique. Celle-ci pourrait être vue comme une déviation de la trajectoire réactive ou scientifique dans la mesure où si le symbole prévaut, le militantisme trouverait sa source dans un sentiment global d'injustice, la nature subissant des dégradations provoquées par l'homme et contre lesquelles il faudrait lutter. C'est l'objet ciblé par les militants en question qui nous amène à proposer de définir une trajectoire supplémentaire – ou complémentaire. Le militantisme contre les LMHR trouve ainsi, pour deux des acteurs interrogés, sa source dans l'idée que ces activités représentent un symbole idéal à réduire. Alors que le combat des acteurs qui suivent une trajectoire uniquement réactive ont pour origine des conflits, celui des militants à dominante symbolique aurait plutôt une origine idéologique fondée sur l'idée que les LMHR sont néfastes pour l'environnement et qu'ils n'ont pas leur place sur les chemins – ou du moins pas sur tous les chemins.

Concernant le statut des militants contre les LMHR rencontrés lors de nos entretiens, nous trouvons deux militants professionnels (salariés d'associations), un universitaire-militant et non pas des scientifiques amateurs sollicités à titre d'expert mais des « militants contre les LMHR » sollicités à titre d'expert pour leur connaissance de la réglementation et de ce qui se passe sur le terrain.

Notre étude portant sur une controverse où les collectifs qui défendent des points de vue contradictoires s'avèrent être les vecteurs de connaissances auprès des gestionnaires et décideurs, nous retrouvons, du côté des défenseurs des LMHR, l'équivalent des écologistes, militants que nous nommerons « motoristes ». Contrairement aux écologistes, on pourrait dire que les motoristes défendent un intérêt particulier : la pérennité de leur activité. Néanmoins, sous des apparences de défense de biens communs (les milieux naturels, la tranquillité publique), les détracteurs des LMHR défendent aussi et avant tout, pour la plupart, le calme dont ils souhaitent profiter. Il s'agit souvent de ces processus que Beuret (2006a p. 166) nomme des « stratégies de montées en généralité de revendications »<sup>110</sup>.

Les motoristes développent des expertises de différentes natures. Ces militants suivent essentiellement des trajectoires à dominante réactive puisque la finalité est de réagir au rejet et aux critiques dont ils font l'objet. Les connaissances ne transitent pas entre détracteurs des LMHR et défenseurs de ces activités, ces derniers développent en interne une forme d'expertise (ou de contre-expertise) environnementale. Ainsi, le Codever compte dans ses rangs une militante diplômée en biologie chargée des questions environnementales et la FFM possède un service environnement. Afin de développer ce volet de leur expertise, le Codever recrute d'ailleurs depuis ce printemps 2012 des « apprentis » experts scientifiques « neutres » pour mener des études d'incidences Natura 2000 pour l'organisation de manifestations motorisées.

Par ailleurs, certains acteurs du monde du loisir motorisé développent une expertise

---

110 Ces stratégies de montées en généralité peuvent notamment être rapprochées du militantisme écologiste à dominante réactive puisque ce militantisme trouve sa source dans un phénomène local ressenti par la personne qui s'engage, celle-ci s'engageant souvent pour une cause plus large que l'événement initial déclenchant.

technique qui contribue à apporter des solutions pour réduire les impacts liés aux engins d'un côté et au pilotage de l'autre.

Enfin, et surtout, les défenseurs des LMHR développent une expertise juridique qui leur permet de se défendre en cas de litige et de mener des actions de lobbying auprès des élus locaux, des députés et des ministères. Leur connaissance des règles et du terrain leur permet de construire des argumentaires visant à soutenir une évolution de la réglementation favorable à leur camp.

De même que pour les militants s'opposant aux LMHR, on rencontre des militants motoristes professionnels (salarié d'association), des militants motoristes professionnels dans le secteur des LMHR (dirigeants de grandes marques, cadres techniques de fédérations, concessionnaires), des pratiquants militants sollicités localement à titre d'experts, une scientifique militante motoriste sollicitée à titre d'experte.

### 2.3 ACTEURS-PASSERELLE ET EXPERTISE INTERACTIONNELLE

Nous avons vu qu'il existait des expertises situées, d'un côté une forme de militantisme écologiste, de l'autre un militantisme que nous avons qualifié de motoriste. Nous avons également montré que les connaissances développées par ces militants se trouvaient être, pour partie, à destination des gestionnaires et décideurs, point de convergence des savoirs. C'est sur la place et le rôle de ces acteurs que nous allons maintenant revenir.

Bérard et Crespin (2010 p. 19) évoquent l'idée que l'expertise peut devenir « une ressource pratique susceptible de mettre en relation une pluralité d'acteurs et de sphères d'activités sociales » et mentionnent une forme d'expertise particulière, l'expertise interactionnelle – ou expertise de la médiation (Bérard and Crespin 2010 p. 22).

Ces considérations font écho à la place et au rôle qu'occupent les gestionnaires et décideurs que nous avons rencontrés lors de nos investigations sur les LMHR. En effet, ceux-ci devant développer une forme d'expertise relative à ces activités conflictuelles, se trouvent obligés de confronter les points de vue des acteurs impliqués dans la controverse et/ou dans des conflits. Pour cela, ils en arrivent souvent à mettre en relation ces acteurs et doivent développer des compétences en matière de médiation.

Ils deviennent finalement des acteurs-passerelle (Cadoret 2011)<sup>111</sup> qui font le pont entre les acteurs de deux camps relativement étanches.

Quelques exemples illustrent bien ce rôle d'acteur-passerelle et permettent de montrer quelles ressources – relationnelles notamment – sont mobilisées par les acteurs pour faire le pont entre camps.

---

111 Appellation dérivée de la notion de « médiation passerelle » développée par Beuret.

D'abord, la directrice du PNR du Pilat, en difficulté face au dossier des LMHR bien qu'ayant relancé la concertation entre acteurs par le biais du comité chemin, a enrôlé le chargé de mission du PRNSN en charge du dossier des LMHR par le biais de la fille de ce dernier qui se trouve être salariée au PNR du Pilat. La directrice du PNR a également fait appel à des spécialistes des LMHR extérieurs au territoire du Parc. Elle a contacté un salarié de la FRAPNA chargé des sports de nature et connaissant bien le dossier des LM et a profité d'une réaction du directeur du Codever sur le site interactif de révision de la Charte du PNR du Pilat pour nouer un échange avec celui-ci. Confrontée à des pratiques conflictuelles sur son territoire, la directrice du PNR a donc développé une forme d'expertise interactionnelle, faisant le pont entre acteurs prenant part à la controverse. Cette expertise demeure imparfaite – si tant est qu'une expertise puisse être parfaite – dans la mesure où les acteurs du territoire restent sceptiques quant à la neutralité du PNR et quant à sa capacité à gérer le dossier des LMHR.

Ensuite, nous pouvons prendre l'exemple de la démarche Attitude Quad pour illustrer ce rôle d'acteur-passerelle. La présidente de l'office de tourisme des Chambarans a fait le pont entre le domaine du tourisme et le monde du quad. Impliquée professionnellement dans le secteur touristique et étant liée par des relations familiales à un concessionnaire de quad, elle était à la charnière entre ces deux mondes et a établi une passerelle entre ceux-ci par le biais de la démarche Attitude Quad.

S'il existe des acteurs-passerelle dans le réseau étudié, on peut relever que certains autres acteurs joueraient plutôt le rôle d'« acteurs-barrière », bloquant les échanges entre camps. Reprenons l'exemple, déjà évoqué, d'un militant de la CALME convié à une réunion de concertation au niveau national réunissant les différents protagonistes de la controverse afin d'aborder la question des PDIRM. Il demande aux défenseurs des LMHR, lors du tour de table de présentation et en préalable à toute discussion, de reconnaître que leurs activités sont nuisibles. Cette attitude a provoqué le départ du représentant du Codever de la salle, celui-ci considérant cela comme le rejet d'une discussion ouverte.

---

## CONCLUSION DU CHAPITRE 2

L'étude des flux de connaissances combinée à l'analyse des logiques d'action des différentes parties prenantes de la controverse et des conflits, ont permis de mettre en évidence l'existence d'expertises situées : expertises militantes des opposants aux LMHR – apparentée à l'expertise militante écologiste – réactives et/ou symboliques ; expertises militantes motoristes et expertises interactionnelles des gestionnaires et décideurs.

Les défenseurs et détracteurs des LMHR ont des visions tout à fait différentes sur le réseau et concentrent des savoirs et connaissances de natures très différentes, ce qui est à l'origine d'un certain nombre de blocages et d'incompréhensions, alors que les gestionnaires et décideurs tentent parfois de se poser en acteurs-passerelle afin de résoudre les tensions.

Finalement, il est possible d'interpréter ces analyses autour de la circulation des connaissances et de l'expertise en termes de jeux de pouvoir.

Les défenseurs des LMHR développent des connaissances et compétences leur permettant de contrer efficacement les formes de répression et de limitation des itinéraires qui leur sont ouverts. Par leur centralité dans le réseau de circulation des connaissances, ils acquièrent ainsi une certaine forme de pouvoir. Cela passe par la concentration et la diffusion de connaissances comme nous l'avons déjà évoqué, mais aussi par la présence dans un certain nombre d'arènes de concertation, notamment au niveau des départements avec les CDESI.

Les protagonistes de la CALME centralisent également les informations relatives aux LMHR et aux moyens de s'y opposer, chaque membre du collectif faisant part de ses observations (sur le terrain, dans les réunions de concertation, lors d'opposition à des manifestations motorisées etc.), de ses compétences et de ses connaissances ; les informations leur parvenant également d'un acteur clé, le ministère de l'écologie. Les principaux détracteurs des LMHR concentrent ainsi les informations circulant dans leur camp et acquièrent une forme de pouvoir leur permettant de réduire les incertitudes relatives aux activités motorisées, aux comportements des pilotes et aux logiques d'action de leurs défenseurs.

Les gestionnaires et décideurs, à la croisée des réseaux de circulation de connaissances, possèdent eux une place – centrale – dans le réseau total qui leur permet de maîtriser les flux d'information. Ceci constitue une source de pouvoir au sens de Friedberg (1993) ; pouvoir qu'ils utilisent parfois pour jouer le rôle d'acteurs-passerelle en jouant sur ce que Friedberg appelle la « pertinence ».

Après avoir regardé dans un premier temps ce qui se passait au niveau des acteurs, avant de faire le lien entre les flux de connaissances et les points de vue des acteurs ainsi que leurs logiques d'action, nous nous élevons maintenant pour embrasser du regard le réseau afin de saisir sa dynamique d'ensemble.

Nous étudions une controverse où il n'est pas évident que les pratiquants de LMHR et leurs détracteurs fassent partie d'un seul et même réseau : nos premières enquêtes sur la scène d'Attitude Quad ont montré l'existence de deux réseaux – pro et anti-motorisé – connectés quasi uniquement par des articles de presse et des échanges d'arguments stéréotypés. De ce fait, nous avons été amenée à nous interroger sur la structure du réseau à partir d'enquêtes menées sur différentes scènes : nationale, locales conflictuelles ou locale non conflictuelle. Autrement dit, quels liens sont tissés entre les acteurs de la défense et de l'opposition aux LMHR ? Sont-ils directs ou indirects (rôle des gestionnaires par exemple) ? De quelle nature sont-ils ? Y a-t-il un lien entre la structure du réseau et les jeux d'échelles géographiques ?

Finalement, cela conduit à se demander comment arriver à comprendre la structure détaillée du réseau. Il existe un certain nombre d'outils à notre disposition pour tenter de répondre à ce type de question.

Ainsi, une technique permettant de saisir la structure des réseaux repose sur l'utilisation d'algorithmes de spatialisation développés en théorie des graphes.

En effet, il existe des algorithmes de spatialisation de graphes qui permettent de mettre en évidence les groupes d'acteurs bien connectés entre eux et peu connectés avec le reste du réseau. Nous proposons ici une spatialisation obtenue avec l'algorithme de Fruchterman-Reingold<sup>112</sup> (graphe 20).

Ce graphe laisse apparaître des parties de réseau où la densité de connexion est plus forte qu'ailleurs. Ces parties de réseau sont appelées « communautés » en théorie des graphes. Une communauté correspond à un ensemble de nœuds pour lesquels la densité d'arcs est plus forte à l'intérieur de la communauté qu'à l'extérieur. Nous avons ajouté manuellement sur le graphe 20 des précisions quant au contenu de chaque communauté.

L'algorithme de spatialisation a été appliqué au graphe complet mais ce dernier n'étant pas lisible – du fait du nombre de nœuds et d'arcs dont il est composé – nous n'avons fait apparaître sur le graphe présenté que les nœuds dont la centralité de degré (nombre de connexions afférentes) est supérieure ou égale à 20 (sur le graphe présenté la taille des nœuds est

---

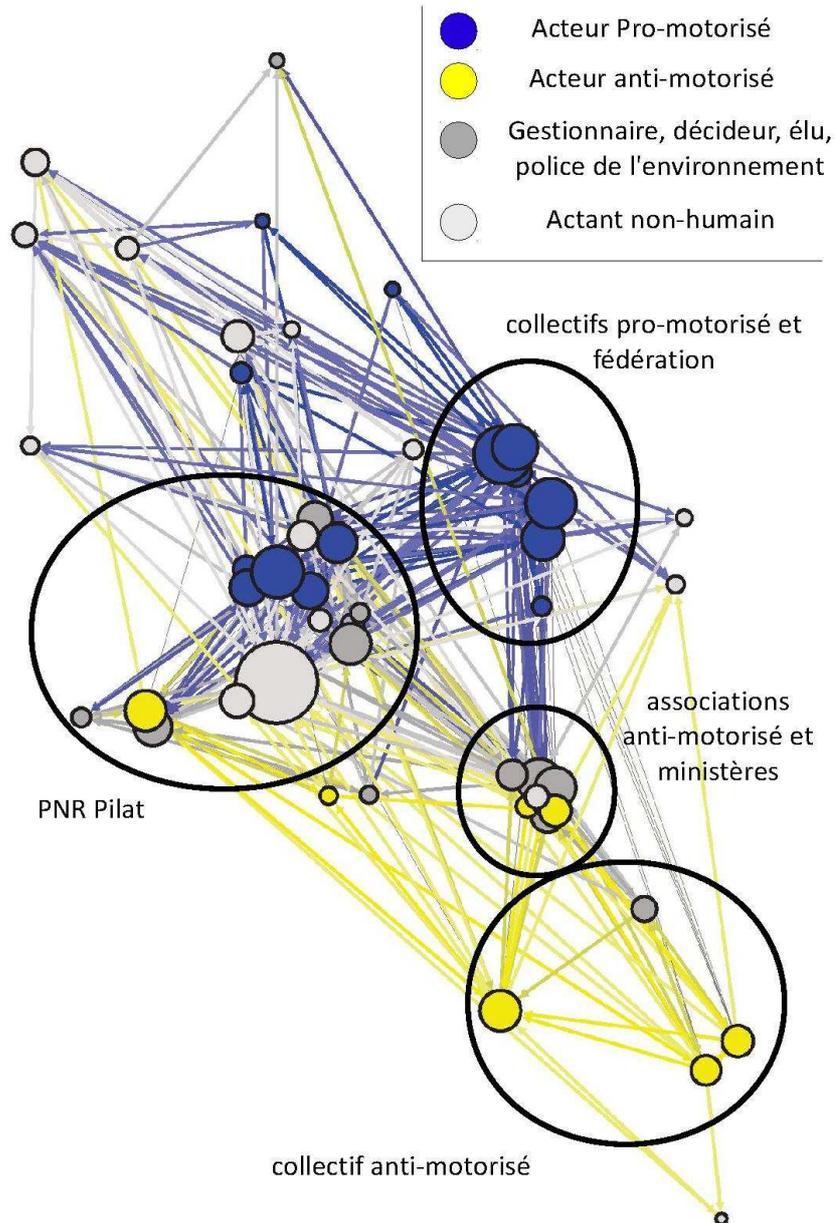
112 « Dans l'algorithme de Fruchterman-Reingold, deux types de forces sont présentes. Premièrement, tous les noeuds sont sujets à une force de répulsion importante à faible distance, inversement proportionnelle au carré de la distance. Deuxièmement, les noeuds voisins sont sujets à une force d'attraction proportionnelle à leur distance. » (Martin, 2012)

proportionnelle à leur centralité de degré). Il permet donc de repérer de quels actants relativement centraux dans le réseau sont composées les communautés qui se dessinent.

Ce graphe laisse donc présager l'existence de zones particulières dans le réseau, où les acteurs sont fortement interconnectés.

Latour préconise de ne pas effectuer de regroupement *a priori*. Les outils de visualisation et d'analyse de réseau, en permettant de mettre en évidence les regroupements opérés par les acteurs, pourraient apporter des éléments substantiels d'information pour mettre en œuvre cette préconisation. Finalement, ces graphes spatialisés redessinent la géographie des relations entre actants et permet de mettre en évidence s'il existe un lien entre les échelles géographiques et la centralité des sites dans les graphes obtenus. En d'autres termes, l'usage de tels graphes permet de tester l'hypothèse de l'existence d'un monde plat ; en montrant si les sites locaux sont aussi centraux que les sites liés à la scène nationale ou si les premiers sont subordonnés aux seconds.

Néanmoins, une spatialisation par communautés telle que celle opérée avec l'algorithme de Fruchterman-Reingold met en évidence les sous ensembles fortement interconnectés mais ne permet pas de saisir la finesse de la gamme des densités de connexion. On peut par exemple voir sur le graphe 20 que la communauté constituée des actants du PNR Pilat semble plus densément connectée à celle que nous avons appelée « collectifs pro-motorisé et fédération » que à celle constituée des associations anti-motorisé et des ministères. Cependant, la spatialisation opérée sépare ces trois communautés de la même manière et ne fournit pas de renseignement précis sur les liens existant entre ces communautés. Nos analyses qualitatives nous amènent ici à penser que les regroupements sous forme de communautés ne suffiraient pas à mettre en évidence l'importance des liens entre certains acteurs – comme ceux entre des acteurs du PNR Pilat et des acteurs des collectifs nationaux pro-motorisé – et qui joueraient pourtant un rôle clé dans la dynamique de la controverse et des conflits.



Graphe 20: Graphe spatialisé avec l'algorithme de Fruchterman-Reingold

Pour pallier cette limite, nous faisons l'hypothèse qu'une méthode telle que celle développée par l'équipe de Louvain-la-Neuve, fondée sur la modularité et permettant de détecter les communautés et sous-communautés<sup>113</sup>, serait pertinente pour saisir les zones où la plus grande densité d'interaction a cours dans le réseau étudié ; et ce, à divers degrés (à divers « grains »), avec des communautés plus ou moins grandes. De cette manière, il serait possible de détecter des communautés ayant une forte cohérence interne et peu connectées avec le reste du réseau ainsi

<sup>113</sup> Il s'agit d'une approche multi-échelle permettant de hiérarchiser les communautés, selon leur densité de connexions internes par rapport à leur densité de connexions externes.

que les liens entre ces communautés – puisque, à un autre « grain », ces communautés seront regroupées dans des communautés un peu plus grandes et un peu moins cohésives. En somme, cela pourrait permettre de répondre à la question que nous nous posons sur la structure détaillée du réseau étudié.

Afin de rendre compte de cette structure, nous faisons l'hypothèse qu'il existe un niveau (voire des niveaux – ou plutôt un niveau « multi-échelles ») intermédiaire entre le réseau (le Collectif) d'un côté, et les associations telles qu'elles semblent être définies par un certain nombre de chercheurs s'emparant de l'ANT – c'est-à-dire en tant que relations entre des actants deux à deux<sup>114</sup> – de l'autre.

Ce niveau « multi-échelles » serait composé des groupes d'acteurs densément connectés entre eux et peu connectés avec le reste du réseau (communautés) ainsi que des regroupements de communautés détectés à l'aide de la méthode de Louvain.

Nous appellerons ce troisième niveau, le niveau des Associations (avec un « A » majuscule), qui vise à saisir, non pas des regroupements ou des catégorisations *a priori*, non pas des phénomènes de domination d'échelles géographiques sur d'autres, mais bien les sites centraux dans le réseau et leurs interactions – à partir de réseaux retracés sur la base d'enquêtes.

Quoi qu'il en soit, à ce stade, ces outils ne permettent pas de mettre en évidence si ces Associations sont fondées sur du social 3 ou du social 2. En effet, toutes les natures de relations codées (tant les échanges d'arguments génériques que les collaborations ou les interactions ponctuelles) étant prises en compte pour les calculs, cette nuance n'apparaît pas directement sur les graphes obtenus. Par contre, il serait possible de pousser plus loin la réflexion en s'interrogeant sur la nature des liens qu'il faudrait prendre en compte pour saisir le social 3 d'un côté et le social 2 de l'autre, afin de saisir de quoi sont composées les Associations retracées. Nous n'avons pas eu le temps de mener à bien ces réflexions dans le cadre de ce travail doctoral mais la nature de notre codage et les premiers éléments de résultats qui émergent laissent penser que cela est envisageable.

Dans ce chapitre sur les innovations sociales, nous ne nous baserons pas sur des résultats obtenus à partir d'une analyse du réseau à l'aide de la méthode de Louvain, car nous n'avons pas eu les moyens de la mettre en œuvre systématiquement. Nous emploierons le terme d'Association(s) pour des regroupements d'acteurs qui se sont révélés importants dans le réseau, d'après un traitement qualitatif des données. Nous faisons néanmoins l'hypothèse qu'ils répondent à une réalité vérifiable par la méthode de détection des Associations reposant sur la théorie des graphes et qui vient d'être décrite.

---

114 « L'espace des réseaux est donc littéralement dessiné par le travail d'**associations** des nœuds qu'ils contiennent (Jacomy et al, 2012). » (Venturini et al. 2012) ; « une conception de la médiation ou tout est réseau hybride, ensembles d'**associations** plus ou moins stables entre humains et non humains » (Bardini 1996) ; « un réseau d'**associations** d'éléments hétérogènes » (Bagla-Gökalp 2000) ; etc.

### 3.1 ANALYSE DES JEUX ENTRE NIVEAUX DE SOCIAL

Commençons par relire la controverse en analysant les jeux entre niveaux de social – au sens de Latour – mettant en évidence les Associations. Plusieurs entrées sont possibles pour repérer la nature des flux dans le réseau et donc les différents niveaux de social auxquels on a à faire. Nous pouvons partir des collectifs protagonistes sur la scène nationale, ou bien étudier les processus de concertation, ou encore, partir des objets qui jouent un rôle clé dans la controverse et/ou les conflits.

#### 3.1.1) EN PARTANT DES DÉTRACTEURS DES LMHR

Les détracteurs des LMHR sont amenés à participer à un échange d'arguments stéréotypés avec les défenseurs des pratiques auxquelles ils s'opposent. La controverse ayant cours depuis plus de vingt ans, ces échanges d'arguments sont relativement stabilisés et sont en partie composés d'intermédiaires : des acteurs clairement identifiés dans un camp ou l'autre et des arguments relativement fixes.

La composition de la CALME et ses actions pour enrôler de nouvelles associations ou institutions, pour vérifier la continuité de leur engagement ou leur retrait, relève de la société en train de se faire. Il s'agit d'Associations d'acteurs qui se créent et se modifient en fonction de l'évolution de la controverse, des affaires, de la réglementation ou encore des conflits sur le terrain. Il existe un noyau dur d'acteurs relativement stable, composé des trois piliers présents à la création du collectif (FNE, FFRP, FFCAM) et de MW. Pour le reste, les détracteurs des LMHR s'adaptent, les Associations se reconfigurent, en fonction d'événements tels que l'homologation des quads ou la parution de la circulaire Olin.

Ce qui circule entre les détracteurs des LMHR et les défenseurs de ces activités lors de quelques expériences de concertation correspond le plus souvent à de simples échanges face à face – niveau de social 3. Les échanges ne dépassent alors pas les murs de la salle de réunion et aucun lien permettant de penser que de la société en train de se faire émerge n'est observé. Nous reviendrons sur les phases de concertation plus spécifiquement au cours de la section sur les itinéraires de la concertation.

Une grande partie des LMHR et des actants liés restent un tout indistinct, dont la composition est inconnue pour leurs détracteurs – social 4<sup>115</sup>. Il en va ainsi du bruit dont l'ego-réseau au sein des différents points de vue d'acteur a été analysé et pour lequel nous avons pu montrer que le réseau n'était déployé que par les défenseurs des LMHR et pas par leurs

---

115 Sauf pour VN dont nous avons vu qu'une des logiques d'action était de connaître son « adversaire » au mieux afin de lutter efficacement contre lui.

détracteurs. Le social 4, ou encore ce que Latour nomme plasma peut donc se révéler lors de l'analyse visuelle de réseau par l'absence de réseau déployé autour d'un actant<sup>116</sup>.

### 3.1.2) EN PARTANT DES DÉFENSEURS DES LMHR

---

Les défenseurs des LMHR, comme leurs détracteurs, sont amenés à participer à un échange d'arguments stéréotypés. De même que pour les opposants aux LMHR, une partie de ces arguments sont stabilisés.

Le réseau mis en place pour défendre les LMHR est encore mouvant, de la même manière que les acteurs de la CALME changent parfois. Si le Codever est présent sur le devant de la scène depuis environ 25 ans, la FFM ne défend réellement les LMHR que depuis quelques années, et un autre collectif s'est créé plus récemment, au cours des années 2000 – la Coramuc. Des fédérations non reconnues par l'état se sont par ailleurs montées pour défendre les intérêts de telle ou telle activité (FF4x4 et FFQuad) et leur apparition est venue modifier l'agencement de l'ensemble des défenseurs des LMHR, créant parfois des tensions internes avec lesquelles le Codever a dû composer. Les acteurs de la défense des LMHR créent donc des agencements en fonction des causes qu'ils ont à défendre et des actants qui entrent en jeu – prenons par exemple la circulaire Olin qui amène la Coramuc à se former ou l'homologation des quads et la croissance de la pratique qui a pour origine la création de la FFQuad – composant en permanence des Associations nouvelles, véritable société en train de se faire – social 2. Des nouveaux collectifs se forment, des institutions sont enrôlées dans la controverse mais des accords et des partenariats entre certains d'entre eux amènent aussi à des regroupements, comme pour le Codever et la FFM qui collaborent depuis quelques années.

Nous pouvons de nouveau mentionner les échanges face à face entre les défenseurs des LMHR et leurs détracteurs qui ne débordent pas le cadre de réunions de concertation – social 3.

Enfin, pour beaucoup de professionnels ou de pratiquants, les détracteurs des LMHR restent une sorte de boîte noire – du plasma – qu'ils ne connaissent pas, ou seulement par les arguments qu'ils portent. Ceci ressort dans la citation suivante :

*« En tant que marque, on n'a pas de contact direct, on n'a pas d'opposants qui s'adressent en direct à nous » (un dirigeant de grande marque d'engins motorisés)*

---

116 Un acteur voit un actant mais aucun des actants liés à celui-ci (ego-réseau de cet actant très réduit) : cela peut être interprété comme le fait que cet actant fait partie de ce que Latour nomme plasma ou social 4.

### 3.1.3) LES ACTANTS FANTÔMES

---

Nous souhaitons introduire la notion d'« actants fantôme ». Il s'agit d'actants enrôlés par d'autres afin d'asseoir leur légitimité alors même que ces actants enrôlés ne font pas réellement partie du réseau. Ils sont invoqués comme partageant un point de vue ou un positionnement dans la controverse alors même qu'ils n'affirment pas de position dans les échanges en question. Les détracteurs des LMHR évoquent ainsi les pictogrammes de présentations des collectifs de défense des LMHR qui contiennent autant de personnages symbolisant des activités non motorisées que des activités motorisées alors même que ces collectifs travaillent essentiellement à la défense des activités motorisées et qu'ils sont très majoritairement composés de pratiquants de LM – ces pratiquants s'adonnant également à des activités non motorisées mais adhérant aux collectifs cités au titre de leur pratique motorisée essentiellement.

De la même manière et afin de légitimer leur position dans la controverse, les détracteurs des LMHR mettent en avant l'étendue des associations présentes à la CALME, notamment au travers de FNE qui regroupe près de 3000 associations naturalistes et/ou de protection de l'environnement, alors même que toutes ces associations ne se prononcent pas explicitement sur la question des LMHR.

La notion d'actant fantôme permet de dépeindre une portion de réseau composée d'actants enrôlés alors qu'ils ne sont pas réellement impliqués dans la controverse.

Ces actants fantômes constituent des éléments des stratégies de légitimation d'un camp et de l'autre par la création d'incertitudes sur leur composition réelle et sur leur représentativité. L'enrôlement d'actants non impliqués dans la controverse vise donc à se positionner sur l'échiquier de la controverse dans une position la plus forte possible afin de peser dans le jeu politique et d'influer sur les prises de décision.

### 3.1.4) LES ITINÉRAIRES DE LA CONCERTATION (BEURET, 2009)

---

Afin de prendre du recul sur nos résultats et de donner de l'épaisseur à notre analyse des situations de gestions des LMHR que nous avons étudiées, nous allons croiser trois cadres de réflexion : les itinéraires de la concertation de Beuret (2006b) ; (2009), les niveaux de social de Latour (2006) et les formes de l'argumentation de Chateauraynaud (2007).

D'abord, la notion de niveau de social développée par Latour a déjà été décrite en problématique. Il s'agit d'une typologie permettant de mettre en lumière le niveau de stabilisation des flux qui circulent entre les actants du réseau étudié. Elle s'échelonne du social 1 – le plus stable – au social 4 – le moins connu – en passant par le social 2 – la société en train de se faire – et le social 3 – les relations face à face. C'est donc une conception théorique du degré de stabilité des relations investiguées.

Ensuite, Beuret distingue trois formes de concertation : les itinéraires linéaires monocentrés, les itinéraires séquentiels polycentrés, et les itinéraires circulaires bilatéraux.

Pour Beuret (2006b), La concertation « correspond à l'interpénétration ponctuelle ou durable de réseaux d'acteurs, sur une ou plusieurs scènes, réseaux qui vivent et évoluent en dehors d'elle. La concertation alimente ces réseaux et les fruits de la concertation sont parfois à rechercher au bout de ces réseaux, bien loin des espaces de concertation proprement dits. ».

Nous souhaitons montrer, à partir de nos investigations, la manière dont trois itinéraires de concertation façonnent des configurations nouvelles entre des réseaux d'acteurs par ailleurs souvent déconnectés.

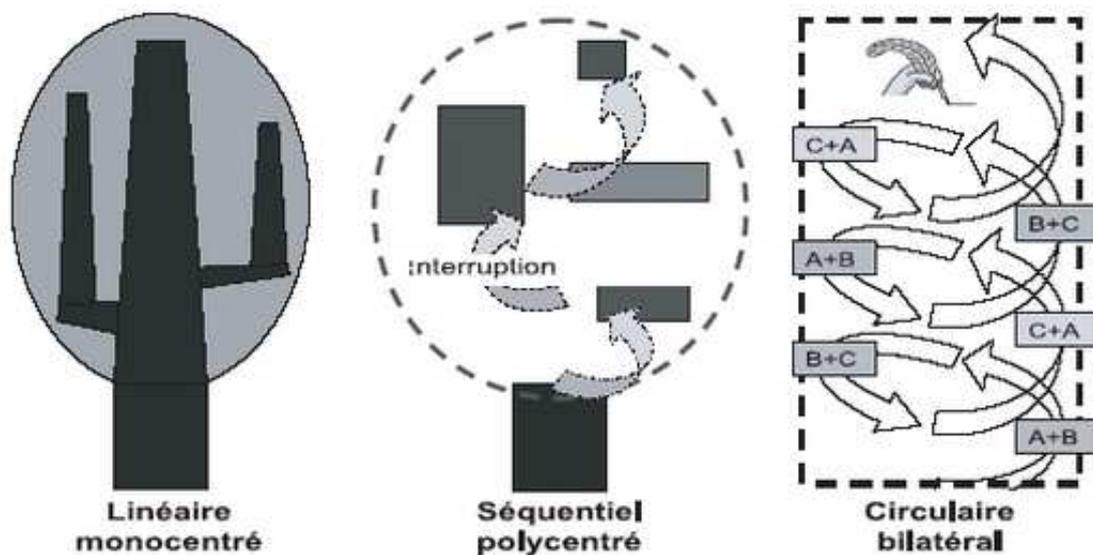


Figure 18: Trois morphotypes d'itinéraires de concertation. Source : Beuret, 2006

Beuret définit les itinéraires linéaires monocentrés comme suit : « il existe un espace de concertation central, à partir duquel la concertation se développe et va pénétrer des réseaux et des sphères différentes. [...] L'ensemble des actions menées reste lié au « tronc commun ». Ils sont souvent liés à des scènes peu conflictuelles ou alors à des conflits qui restent jugulés par les acteurs locaux ou par un leader jouissant d'une forte autorité. »

Les itinéraires séquentiels polycentrés se retrouvent dans des cas marqués par des conflits aigus autour d'objets porteurs d'enjeux importants. Dans ce cas, les séquences de concertation se succèdent sur des scènes apparemment sans rapport les unes avec les autres, le tronc commun de la concertation se dissolvant au profit d'autres branches.

Les itinéraires circulaires bilatéraux progressent via des contacts bilatéraux. « Soit il existe des scènes qui associent des acteurs deux à deux, sans aucun contact multilatéral, soit un ou plusieurs acteurs font circuler l'information et progresser la réflexion en allant d'une catégorie d'acteurs à une autre, sans que jamais ceux-ci ne se rencontrent. » (Beuret 2006b).

Enfin, Chateauraynaud (2007) distingue un certain nombre de configurations pour les situations d'argumentation, qu'il nomme également formes d'expression, allant de la dispute à l'épreuve de force en passant par la controverse, la polémique ou encore le débat public. Chaque configuration peut être catégorisée selon son degré d'institutionnalisation. Chateauraynaud propose un espace de variation avec trois plans. Le premier fait appel à des « procédés interprétatifs ordinaires », le second à des « arguments calés sur des dispositifs » et le troisième à des « puissances d'expression » (Chateauraynaud 2007 p. 12).

La controverse s'inscrit dans le deuxième plan mais celle-ci peut déboucher sur une polémique, relevant du troisième plan. Chateauraynaud note l'intérêt de « caractériser [...] les conditions de passage d'une forme à l'autre » ainsi que « les configurations globales qu'impliquent pour les protagonistes le fait d'être dans telle ou telle forme d'argumentation. » (Chateauraynaud 2007 p. 15). Analyser les formes d'argumentation (en texte vert sur les schémas suivants) en lien avec les itinéraires de concertation permet de saisir ces passages de l'une à l'autre et de comprendre les processus d'innovation sociale.

Nous allons donc maintenant proposer une interprétation du déroulement de trois formes de concertations différentes, l'une liée à la gestion des LMHR dans le PNR du Pilat, la seconde relative à la démarche Attitude Quad Isère et la troisième visant à l'expérimentation des PDIRM. Ces trois exemples correspondent à trois itinéraires de concertation que nous avons eu l'occasion de retracer lors de nos enquêtes. Cette interprétation se base sur des contenus d'entretiens, des observations de réunions et des analyses de documents – documents de cadrage et comptes-rendus de réunions.

Nous recourons à une manière de schématiser les itinéraires de concertation proche de celle proposée par Beuret (2006b), mais les flèches n'y ont pas tout à fait la même signification. Au lieu de représenter les ramifications de la concertation sur différentes scènes, nous les utilisons pour montrer les acteurs impliqués dans la concertation. Cela permet de visualiser où se situe tel ou tel acteur dans le parcours de concertation et de montrer la nature des échanges entre les acteurs qui y sont impliqués.

#### 3.1.4.a) [Itinéraire de concertation dans le PNR du Pilat](#)

L'itinéraire de concertation étudié dans le Pilat correspond au parcours de gestion des chemins et plus spécifiquement de gestion des LMHR. Ce parcours s'est trouvé pris dans un contexte de révision de charte entre 2009 et 2012 qui a entre autres débouché sur un projet d'observatoire – pour une durée de trois ans – des chemins et des pratiques qui s'y déroulent.

## Itinéraire PNR du Pilat

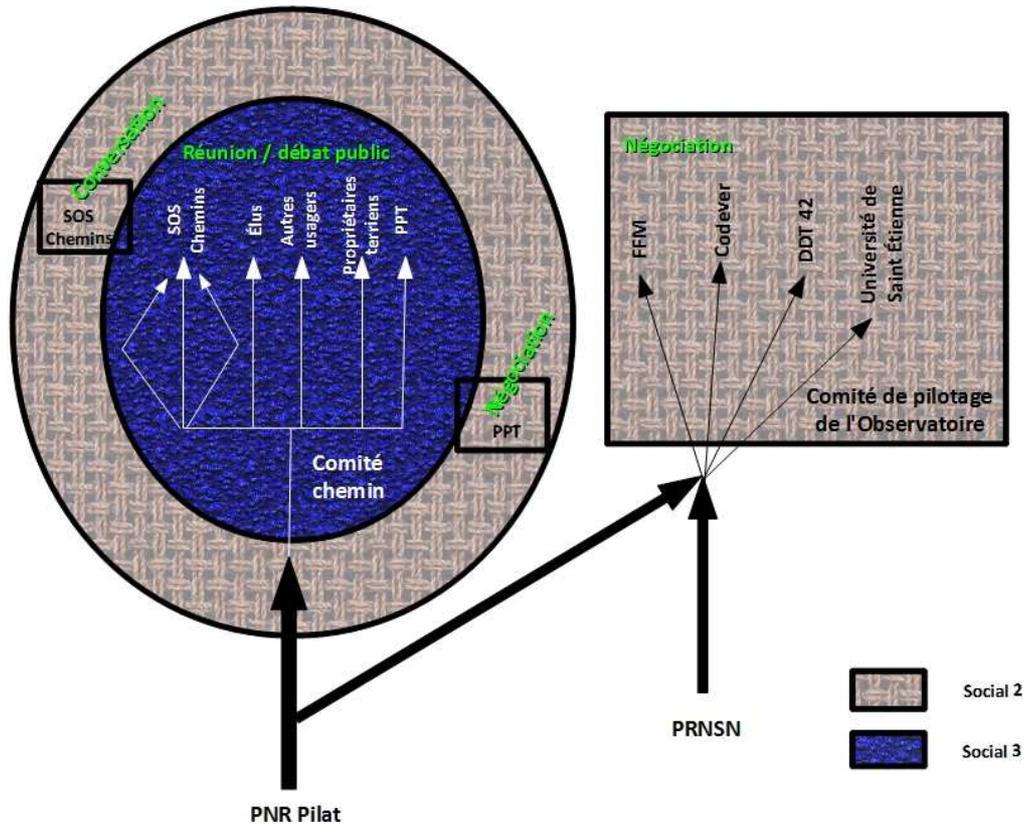


Figure 19: Itinéraire de la concertation dans le PNR du Pilat

La scène du PNR du Pilat est marquée par de fortes tensions entre pratiquants de LMHR, syndicat mixte et détracteurs des LMHR. Un comité chemin permet de réunir tous les acteurs concernés par les problématiques liées aux chemins et aux usages qui en sont fait ; la forme de concertation semble être linéaire monocentrée – l'espace de concertation central étant le comité chemin. Néanmoins, la légitimité de chacun n'étant pas acquise, la concertation dans le cadre des réunions du comité chemin semble bloquée. Les acteurs restent sur leurs positions et la discussion – relevant plutôt du dialogue de sourd que du débat – entre PPT et SOS chemins notamment ne déborde pas le cadre de ces réunions. C'est ce qui nous conduit à penser que les échanges dans le cadre des réunions correspondent à une forme de social 3 – interaction face à face - récurrent. PPT et SOS Chemins doutant respectivement de la représentativité de l'autre dont ils ne connaissent pas réellement la composition et les réseaux, en dehors des échanges entre représentants, l'autre reste sous forme de social 4. Lors des réunions, SOS chemins fait appel à des arguments génériques, se raccrochant à la controverse – aux éléments circulant entre les camps sur la scène nationale.

Finalement, un certain nombre d'échanges se fait dans des arènes où il n'y a pas de confrontation directe entre acteurs qui s'opposent catégoriquement. La principale association

impliquée, PPT, considérant que la concertation n'est pas satisfaisante, a à plusieurs reprises fait part au syndicat mixte de son mécontentement et de ses attentes par courriers ; ce qui a donné lieu à des entrevues entre cette association et le syndicat mixte afin d'apaiser les relations et de trouver des solutions. Il arrive également que SOS Chemins interagisse directement avec le syndicat mixte du PNR. Les acteurs se retrouvent alors plutôt dans une configuration que Beuret qualifie de circulaire bilatérale. Les négociations entre les pratiquants de LMHR et le PNR du Pilat n'ont pas réellement lieu lors des réunions du comité chemin mais plutôt dans le bureau de la directrice du PNR, en présence de sa présidente et/ou de la présidente du comité chemin. C'est dans ce cadre que se tissent de nouvelles relations, de nouveaux accords et que nous pouvons parler de société en train de se faire, de social 2.

Par ailleurs, les tensions étant fortes sur le territoire du PNR entre défenseurs des LMHR et syndicat mixte – nous pourrions parler de dimension « négative de la proximité »<sup>117</sup> – nous avons vu que la directrice du PNR avait recherché des interlocuteurs extérieurs au PNR. Elle a notamment fait appel au PRNSN et a composé un comité de pilotage pour construire un observatoire des chemins et des pratiques dans les chemins, essentiellement avec des acteurs qui ne font pas partie du comité chemin et qui ne sont pas directement impliqués sur le territoire. Il s'agit d'une nouvelle arène de concertation – ou plutôt de négociation – entre le PNR et des représentants des LMHR, mettant à distance les acteurs locaux traditionnels – notamment PPT.

Par ailleurs, indépendamment du syndicat mixte du PNR, se développent des coopérations entre acteurs qui d'ordinaire s'opposent. Ainsi, un responsable de secteur de l'ONF commence à travailler avec PPT pour résoudre des problèmes locaux liés à des pratiques illégales et en vue de les réguler. Ces phénomènes font partie des formes de concertation circulaires bilatérales et participent à des processus d'innovation sociale – émergence de social 2.

#### 3.1.4.b) [Itinéraire de concertation lié à la démarche Attitude Quad Isère](#)

Ce que nous appelons itinéraire de la concertation lié à la démarche Attitude Quad Isère correspond à l'initiative portée par l'office de tourisme des Chambarans, à la suite d'une étude ayant mis en avant la conflictualité liée à la pratique du quad dans le secteur.

---

117 Nous proposons la notion de dimension négative de la proximité – qui fait écho aux travaux de Caron et Torre (2006) – pour évoquer l'exacerbation des tensions du fait de la proximité géographique et affective. La directrice du PNR vit d'autant plus mal les tensions avec PPT que ce sont des acteurs de « son » territoire et qu'elle place une forte affectivité dans les échanges avec eux. En nouant des relations à l'extérieur du PNR, elle « refroidit » ces relations et elle « met de la distance » - physique et affective.

## Itinéraire Attitude Quad Isère

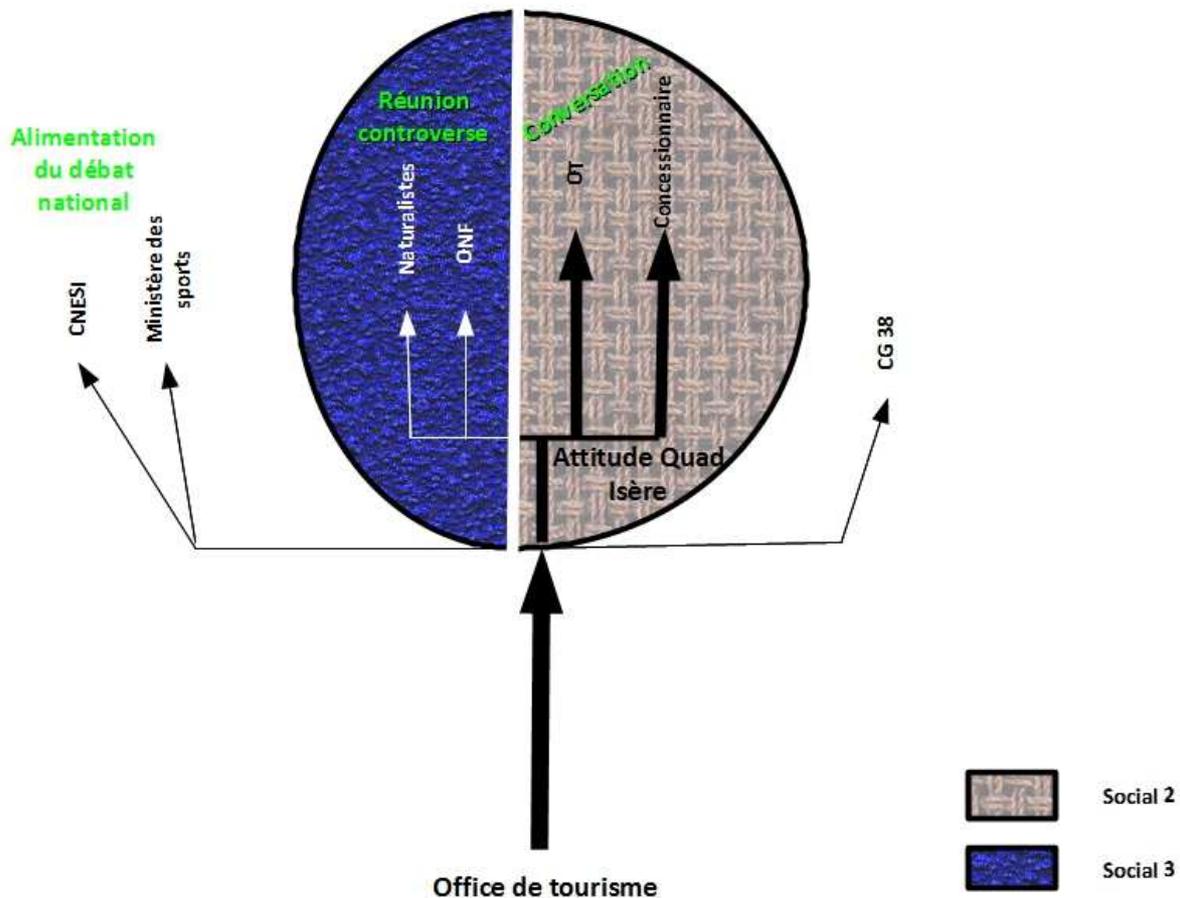


Figure 20: Itinéraire de la concertation autour du projet Attitude Quad Isère

L'office de tourisme a souhaité proposer une arène d'échange avec les différents acteurs prenant part à la controverse autour des LMHR afin de proposer une démarche de gestion du quad originale et partagée par tous.

Certains acteurs du monde de la protection de l'environnement (MW et la FRAPNA) ont décliné l'invitation à participer à Attitude Quad Isère, considérant que des préconisations de bon sens ne nécessitaient pas l'appui de naturalistes ou de spécialistes des questions d'environnement. Par ailleurs, ils ne voulaient pas que leurs noms soient associés à une démarche liée au quad. Ces acteurs sont restés dans la controverse et n'ont pas souhaité développer de liens nouveaux avec les défenseurs des LMHR.

Un naturaliste ainsi qu'un agent de l'ONF ayant accepté de participer aux réunions, disent avoir subi des railleries lorsqu'ils exposaient leurs points de vue et leur collaboration s'est arrêtée relativement tôt dans le processus de concertation. Leurs échanges avec les défenseurs des LMHR et l'office de tourisme dans le cadre de la démarche Attitude Quad ne se sont donc pas pérennisés et en sont restés à une forme de social 3. Cependant, des relations amicales entre la présidente de l'office de tourisme et l'agent de l'ONF et la tonalité cordiale des échanges lors des réunions ont

favorisé le sentiment de concertation « réussie » entre monde de la protection de l'environnement et monde du quad alors même que les acteurs de ce premier monde considèrent que leur avis n'a pas été pris en compte. Sous une apparence de coopération nouvelle entre environnementalistes et défenseurs des LMHR – amorce de social 2 – se cache en fait une absence de lien entre ces deux univers.

L'émergence d'une ébauche de réseau, décrite dans la partie de résultats, liant notamment l'office de tourisme des Chambarans et un concessionnaire de quad – forme de social 2 – a été facilitée par l'existence de liens familiaux unissant la présidente de l'office de tourisme et le concessionnaire. Ces deux acteurs, liés par des relations familiales ont travaillé ensemble pour résoudre des conflits locaux provoqués par le quad et pouvant être néfastes, à la fois pour le tourisme et pour le bon maintien des activités professionnelles du concessionnaire.

#### 3.1.4.c) [Itinéraire de concertation lié à l'expérimentation des PDIRM](#)

---

Sur la scène nationale, une démarche de concertation a été engagée dans l'objectif d'expérimenter la mise en place de PDIRM dans quatre départements test. Le PRNSN, sous l'égide du ministère des sports et en collaboration avec le ministère de l'écologie, a assuré la gestion de cette démarche. Il a commencé par rassembler l'ensemble des protagonistes de la controverse – sur la scène nationale – dans le cadre d'une réunion de lancement du projet – sorte de réunion de cadrage.

## Itinéraire Expérimentation PDIRM

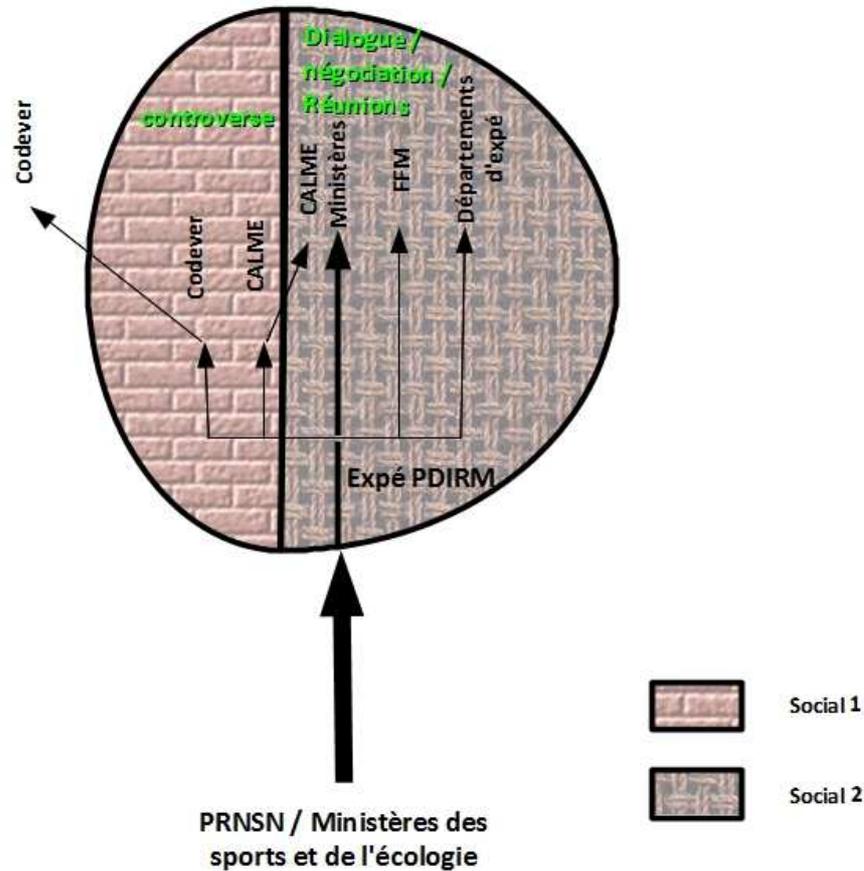


Figure 21: Itinéraire de la concertation pour l'expérimentation PDIRM

Lors de cette réunion, les deux principaux collectifs impliqués dans la controverse autour des LMHR (CALME et Codever) sont restés sur une situation bloquée sans possibilité d'échange ou de discussion. Comme nous l'avons déjà évoqué, le Codever est sorti lors du tour de table de présentation, refusant de jouer le jeu de la CALME en admettant les nuisances dont les pratiquants seraient la source. L'organisation d'une réunion avec toutes les parties prenantes sur la question des LMHR sur la scène nationale n'a pas donné lieu à l'émergence de social 2 entre les collectifs qui s'opposent. La CALME et le Codever sont restés sur leurs positions, bloqués.

Par contre, l'obligation institutionnelle d'avancer sur l'expérimentation des PDIRM a obligé certains acteurs à dépasser les arguments stéréotypés de la controverse et à se concentrer sur des gestions locales de conflits pour aboutir à des résultats. Aucun PDIRM n'a finalement été adopté<sup>118</sup>, mais des explications relatives aux freins et difficultés rencontrés ont permis d'établir une liste de préconisations pour faire évoluer les caractéristiques des PDIRM. Les liens conventionnels entre la FFM et le ministère des sports d'un côté, entre FNE (acteur moteur de la CALME) et le ministère de

<sup>118</sup> La Corse et l'Aude considèrent tout de même avoir posé les bases pour parvenir à l'élaboration d'itinéraires.

l'écologie de l'autre, et entre les deux ministères enfin, ont obligé ces acteurs à jouer le jeu de la concertation et à travailler ensemble.

### 3.1.5) LMHR ET INNOVATION SOCIALE

---

Nous souhaitons ici revenir sur les Associations que nous avons pu retracer.

Finalement, ce qui circule entre les acteurs défendant et ceux s'opposant aux LMHR, sur la scène nationale mais aussi sur les scènes locales où l'on parle de concertation, reste souvent du social 3 voire du social 4. Chacun reste sur une vision stéréotypée de l'autre et la légitimité des uns et des autres n'est pas acquise.

Les quelques échanges qui existent entre les deux parties de réseau composant le monde de la défense des LMHR d'un côté et celui de la lutte contre de l'autre, reposent sur des arguments génériques qui circulent de l'un à l'autre. La discussion étant relativement figée, nous pensons que la plupart des arguments peuvent être considérés comme des intermédiaires sans surprise. Ces arguments qui sont des intermédiaires entre les collectifs sur la scène nationale sont parfois mobilisés lors de réunions de concertation sur des scènes locales dans les échanges face à face.

Contrairement aux interactions entre camps qui sont relativement bloquées sur des échanges d'arguments génériques, les gestionnaires, même lorsqu'ils sont plutôt orientés contre les LMHR, arrivent à tisser des liens nouveaux avec les pratiquants devant la nécessité de gérer les activités en question. L'obligation institutionnelle de résoudre des conflits locaux ou de décider de nouvelles réglementations amène ces acteurs à déployer une vision étendue sur le réseau et à permettre une prise en compte élargie des avis portés par les uns et les autres.

Les innovations sociales – le social 2 à proprement parler – voient plutôt le jour en dehors des réunions de concertation (où les acteurs campent sur leurs positions quand ils sentent que leur légitimité n'est pas reconnue), sur la base de relations plus informelles, ou alors quand les acteurs qui s'opposent fondamentalement ne sont pas confrontés.

Le développement de relations à l'origine de nouvelles Associations repose sur des liens de différentes natures. Pour Attitude Quad, il s'agit de liens familiaux, ainsi que pour la collaboration du PNR du Pilat avec le PRNSN. Dans d'autres cas, il s'agit de relations issues d'un travail de veille effectué par certains acteurs. Ainsi, le directeur du Codever est entré en contact avec la directrice du PNR du Pilat car il surveille chaque procédure de révision de charte de PNR afin d'y vérifier les articles relatifs à la circulation motorisée et de s'assurer que les intérêts des LMHR ne sont pas mis à mal. En réagissant à une définition qui lui paraissait erronée dans un article du projet de charte du PNR du Pilat, le directeur du Codever a ainsi déclenché un échange avec la directrice du PNR, ce qui a finalement abouti à une collaboration entre le PNR et le Codever pour le projet d'observatoire des chemins et des usages qui y ont lieu ; projet porté par le PNR avec le soutien du PRNSN.

Certains changements dans le réseau sont aussi parfois le fait d'une forme de contingence des phénomènes. Ainsi, David Douillet, ami avec les membres d'Attitude Quad Isère, est devenu ministre des sports, ce qui lui a permis d'accélérer les travaux sur la réglementation. En quelques semaines, il a œuvré pour qu'une nouvelle circulaire soit prise afin de compléter et de préciser la circulaire Olin, tant décriée par les défenseurs des LMHR. Un nouveau texte a finalement été voté par la ministre de l'écologie de l'époque, à peine plus de deux mois après la prise de fonction de David Douillet<sup>119</sup>.

### 3.1.6) LE RÔLE DES NON-HUMAINS DANS LES MOUVEMENTS OBSERVÉS DANS LE RÉSEAU

---

Nous avons vu dans la partie précédente qu'un certain nombre de non-humains jouaient un rôle important dans la controverse et les conflits. Nous pouvons dès lors proposer une analyse de leur rôle dans les mouvements du réseau étudié, dans le degré de stabilité de ce réseau.

Les non-humains tels que les moteurs, les casques ou encore le bruit, sont ressentis comme une agression par les détracteurs des LMHR. Ces objets forment une frontière entre les pratiquants et les autres usagers des chemins. Ils bloquent toute relation et tout échange sur les chemins.

Conscients de cela, certains pilotes coupent les gaz, relèvent leur visière ou ouvre leur fenêtre lorsqu'ils croisent des personnes sur les chemins mais ce comportement n'est pas partagé par tous.

Ce type d'objets favorise la rupture entre deux mondes, celui des pratiquants de LMHR et les autres et participe à stabiliser cette frontière. Certains comportements, comme ceux que nous venons d'évoquer, tendent par contre à réduire cette rupture et à ébranler cette frontière, initiant des liens nouveaux entre acteurs qui refusent souvent tout échange. Néanmoins, ces liens restent éphémères et localisés et dépassent rarement le niveau de social 3.

Sur les chemins, les moteurs, les casques ou le bruit contribueraient donc à stabiliser la rupture entre les pratiquants de LMHR et les autres usagers des chemins – phénomène que nous nuancerions selon le comportement des pilotes – mais au-delà des chemins, dans un temps plus long, certains promeneurs croisant des engins motorisés bruyants et des individus casqués peuvent entrer dans la controverse ou les conflits en se mobilisant contre ces activités qui les dérangent, participant à l'émergence ou à la dynamique d'un mouvement d'opposition dont nous avons montré qu'il relève de la société en train de se faire – social 2.

Les panneaux B0 peuvent également venir illustrer le rôle des objets dans les mouvements

---

<sup>119</sup> Les défenseurs des LMHR ont crié victoire à la publication de ce texte, considérant qu'il remplaçait – et annulait par là-même – la circulaire Olin alors que leurs détracteurs ont, selon leurs dires, participé aux travaux de rédaction de ce texte et soutiennent qu'il ne fait que compléter, et non annuler, la circulaire Olin. Chacun s'est donc emparé de ce nouveau texte pour montrer son pouvoir sur les décisions politiques.

du social. Les pratiquants confrontés à des panneaux B0, souvent vus comme les symboles d'une opposition sans discernement – même lorsqu'ils sont justifiés – ressentent une forme d'agression à leur rencontre. En miroir des casques ou du bruit, les panneaux participent à stabiliser la frontière entre défenseurs et détracteurs des LMHR. En outre, de la même manière que les casques ou le bruit amènent certains usagers des chemins à entrer dans la controverse, les panneaux B0 peuvent amener certains pratiquants à s'investir dans des associations ou collectifs afin de défendre leur cause et de limiter le nombre d'interdictions dont leur pratique fait l'objet.

Il faut ici noter que les panneaux B0 sont bien plus que de simples objets. Ils concrétisent une partie du réseau et marquent l'aboutissement d'un équilibre précaire à un moment donné (arrangement entre des élus, des habitants, une loi, des chemins etc.). Finalement les panneaux B0 apparaissent dans le réseau que nous étudions comme des objets formalisant un état de l'Association à un temps T – concentrant un ensemble relations entre divers actants – et qui relancent le jeu<sup>120</sup>.

Au-delà des non-humains directement liés à la circulation sur les chemins, d'autres non-humains tels que des règlements participent à la dynamique du réseau. Si l'on évoque la notion de multiplication / raréfaction des entités à partir de l'exemple des deux textes réglementaires nationaux que nous avons analysés dans la partie précédente, nous pouvons tenter de l'illustrer.

Le projet d'une loi sur la circulation motorisée en espaces naturels (qui sera finalement voté en 1991) est à l'origine des deux collectifs majeurs de la controverse autour des LMHR, le Codever et la CALME – multiplication des entités. Le vote de la loi a entraîné la mise en sommeil de la CALME – raréfaction des entités – et le développement du Codever qui a alors enrôlé un certain nombre d'acteurs et d'actants – multiplication des entités.

La projet de circulaire Olin n'a lui pas provoqué de mouvements avant sa signature alors que la circulaire, une fois signée, a favorisé la remobilisation de la CALME et la création d'un collectif dissident du Codever, la Coramuc – multiplication des entités. Ce texte a engendré de nombreux mouvements dans le réseau. La circulaire Olin a favorisé, plus que la loi de 1991, une vision stéréotypée qui a amené les acteurs de la scène nationale à se mobiliser. La circulaire Olin a eu tendance à radicaliser la scission en deux camps. Cela provient du flou de la notion de carrossabilité qui amène les acteurs à se positionner de manière stéréotypée par rapport à celle-ci.

### 3.1.6.a) Des couples de relation favorisant l'instabilité

Jusqu'ici, nous avons étudié la dynamique du réseau à partir des acteurs, des collectifs, des dispositifs ou des non-humains. Nous allons maintenant proposer une brève réflexion sur le rôle de certaines natures de relations dans les mouvements observés.

---

120 En mettant sur le même plan des entités « naturelles » et des construits humains – véritables formalisations d'un état de l'Association – le concept d'actant semble trouver une limite. Il ne permet pas de saisir certaines nuances qui sembleraient pourtant utiles à l'interprétation de certains faits.

A partir de notre approche visant à qualifier systématiquement la nature ce qui circule entre les actants du réseau, nous avons pu relever que certaines relations semblaient être particulièrement vectrices d'instabilité, ou plus précisément certains couples de relations.

Ainsi, nous avons remarqué un certain nombre d'éléments laissant penser que le couple de relations conventionnelle / négative engendrait des dynamiques qui ne sont pas forcément prévisibles. Ce phénomène peut être illustré par diverses configurations.

Les pratiquants de LMHR sont liés à la loi de 1991 par une relation conventionnelle, mais ceux qui la rejettent mettent parfois en œuvre des logiques d'action visant à s'en détourner, comme retirer les plaques d'immatriculation de leur véhicule lorsqu'ils sont sur les chemins – alors qu'ils les remettent dès qu'ils circulent sur le goudron – ou bien décident de s'investir dans les associations et collectifs qui défendent leurs activités.

Un autre cas quelque peu différent illustre également les effets d'un tel couple de relations. Un gestionnaire d'espace confronté à une relation conventionnelle avec un acteur clé de son territoire d'action, alors que leur relation n'est pas bonne (manque de confiance voire défiance, impossibilité de dialoguer etc.), se voit obligé de mettre en œuvre des logiques d'action visant à dépasser cette relation instable. Ne pouvant complètement rompre cette relation du fait de contraintes institutionnelles et locales (comme l'obligation de gérer les LMHR en intégrant les acteurs locaux au processus de gestion) l'instabilité de cette relation peut amener le gestionnaire à développer des relations complémentaires, faisant intervenir un tiers médiateur ou cherchant de l'assistance auprès d'acteurs extérieurs au territoire.

Par ailleurs, nous avons remarqué que les actants non-humains auxquels se relie des acteurs selon des liens fonctionnels d'un côté et négatifs (rejet, dérangement, peur etc.) de l'autre, peuvent être considérés comme des médiateurs pour ces acteurs. Ainsi, un casque, outil de sécurité pour les pilotes mais provoquant souvent le sentiment d'être agressé pour les autres usagers des chemins engendre une relation instable entre le pilote et l'usager qui le croise. Le casque est alors à l'origine d'un conflit asymétrique et peut enrôler des acteurs dans la controverse.

### 3.1.7) CONCLUSION

---

Il apparaît d'après nos enquêtes que différentes natures d'Associations peuvent être observées dans le réseau étudié.

D'abord, deux camps se sont progressivement structurés sur la scène nationale depuis la fin des années 1980, ceux-ci relèvent de la société en train de se faire, les liens évoluant et les actants enrôlés variant. Entre ces deux camps circulent des arguments génériques, pour la plupart étant selon nous des intermédiaires – arguments stabilisés – bien que la controverse ne soit pas close et que l'on en reste au stade de la société en train de se faire (social 2).

Sur les scènes locales porteuses de démarches de concertation, malgré les réunions rassemblant les différents acteurs concernés par les questions de LMHR, les interactions entre détracteurs et défenseurs de ces activités reposent essentiellement sur du social 4 et du social 3. Les acteurs font parfois appel à des arguments génériques issus de la scène nationale pour se positionner par rapport à leurs interlocuteurs.

Par contre, devant la nécessité de gérer les activités, les décideurs et les gestionnaires parviennent parfois à tisser des liens nouveaux avec les pratiquants et sont à l'origine d'innovations sociales.

La notion de social 2 en tant que société en train de se faire, nous pose ici quelques difficultés ; notamment pour distinguer et qualifier ce qui circule entre les camps sur la scène nationale et entre les gestionnaires et pratiquants sur certaines scènes locales. Par différenciation des autres niveaux de social – en creux – nous arrivons à l'interprétation que dans les deux cas, il s'agit de social 2 – la controverse n'est pas close, les associations sont en mouvement. Néanmoins, il ne s'agit pas dans les deux cas de flux qui soient, selon nous, comparables. Pour les liens entre camps sur la scène nationale, bien que la controverse ne soit pas close et que certains arguments évoluent, la plupart des échanges sont bloqués et certains arguments sont des intermédiaires. Ce serait donc une forme de social 2 composée en (grande) partie d'intermédiaires et que l'on pourrait donc qualifier de consolidé. Par contre, entre les gestionnaires et les pratiquants, pour ce que nous avons observé, il s'agit de flux très instables, constitués essentiellement de médiateurs. Bien que l'on parle dans les deux cas d'Associations et de social 2, il s'agit pourtant de flux assez fortement différenciés. Ce constat laisse émerger une discussion qui reste ouverte sur une qualification plus fine du social 2, plus ou moins stabilisé, plus ou moins densément constitué de médiateurs et d'intermédiaires.

---

## 3.2 CONTEXTUALISATION PAR LE LOCAL CONFLICTUEL OU PAR LES COLLECTIFS NATIONAUX

L'analyse des liens existant entre scènes doit maintenant nous permettre de saisir les éléments centraux du réseau et de cerner ses éléments périphériques. En outre, nous allons étudier sur quelles relations repose la centralité de telle ou telle partie du réseau.

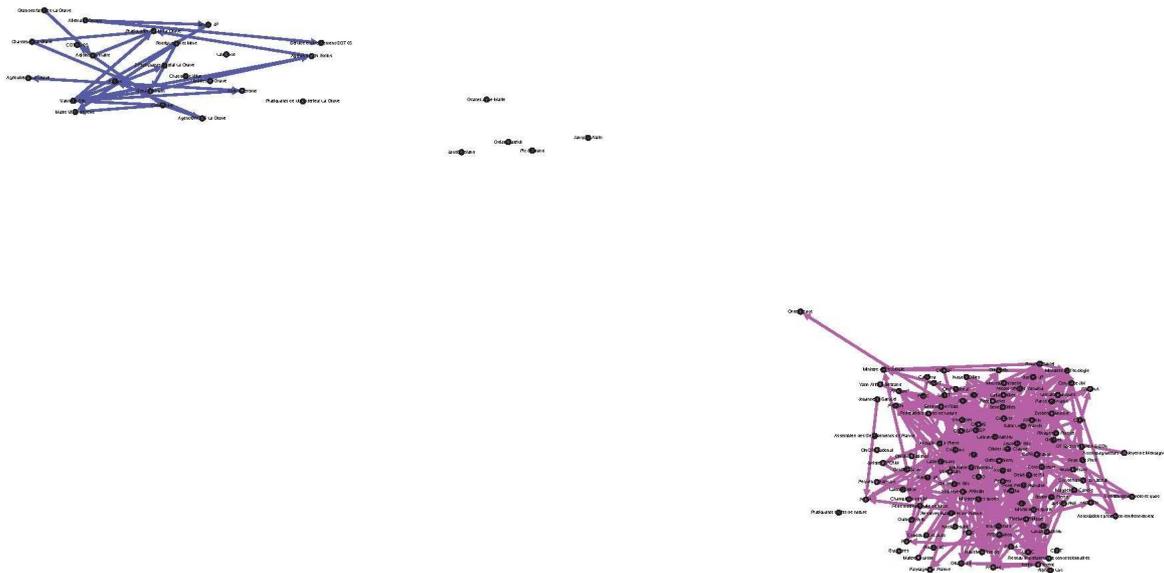
---

### 3.2.1) FRONTIÈRES DU RÉSEAU

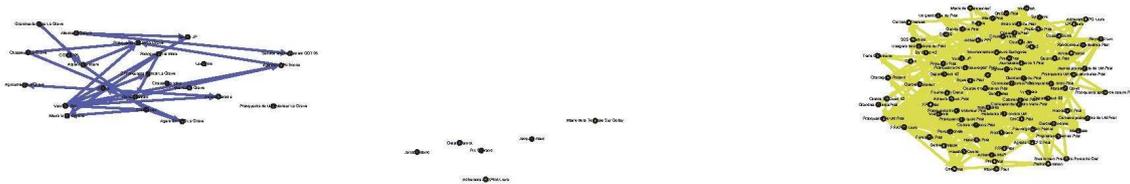
Certains auteurs ont rejeté l'idée que le conflit est simplement destructeur. En effet, Simmel (1995)(1995) notamment met en avant les formes de socialisation permises par le conflit. Le conflit serait une forme de résolution de tensions telles que la haine ou l'envie passant par la création de liens nouveaux. En outre, d'après Coser, « le conflit favorise l'innovation et la créativité en même temps qu'il fait obstacle au règne de la routine. » (Freund 1983 p. 118).

Nos enquêtes illustrent ce phénomène dans la mesure où les scènes les plus conflictuelles sont aussi celles qui sont le plus connectées aux autres et celles dont les Associations sont les plus complexes.

Le fait le plus marquant que nous ayons relevé est que la scène de La Grave, où les conflits n'ont pas émergé sur la scène publique, reste déconnectée du reste de la controverse et des autres scènes étudiées. Deux graphes faisant apparaître les liens des actants dont la scène d'appartenance codée est soit La Grave, soit la scène nationale d'un côté (Graphe 21) et soit La Grave, soit la scène du Pilat de l'autre (Graphe 22), montrent qu'il n'existe aucun lien direct entre ces scènes (pour comparaison, le graphe 23 montre le même type de graphe pour les liens entre la scène du Pilat et la scène nationale). Dans le graphe total, les actants de la scène de La Grave apparaissent bien liés au reste du réseau mais ces liens se font par le biais de connexions à des actants tels que le quad, la moto ou à la catégorie des pratiquants de LM. Ces actants génériques correspondent à des entités liées à la pratique et ne figure donc pas l'existence de liens entre scènes.



*Graphe 21: Réseaux des liens entre actants de la scène de La Grave (bleus) et de la scène nationale (violets)*



*Graphe 22: Réseau des liens entre actants de la scène de La Grave (bleus) et de la scène du Pilat (jaunes)*

La déconnexion de la scène de La Grave du reste du réseau met en évidence la frontière qui existe entre une scène peu conflictuelle d'une part et le réseau de la controverse et des conflits autour des LMHR d'autre part. Les acteurs de scènes conflictuelles noueraient donc bien des liens entre eux et avec d'autres scènes pour résoudre des tensions. Les acteurs de scènes peu conflictuelles ne s'intéressent pas à la controverse et ne connaissent aucun de ses protagonistes. Ainsi, aucun des acteurs interrogés sur la scène de La Grave (à l'exception de deux résidents secondaires ayant vécu sur le territoire de la Croisière Blanche, événement évoqué dans la partie précédente) ne connaît la CALME, le Codever ou la Coramuc.

Ce résultat vient appuyer le raisonnement de Simmel et de Freund qui considèrent le conflit comme une forme d'interaction socialisatrice. De nombreuses Associations émergent en effet du fait de tensions et de conflits.

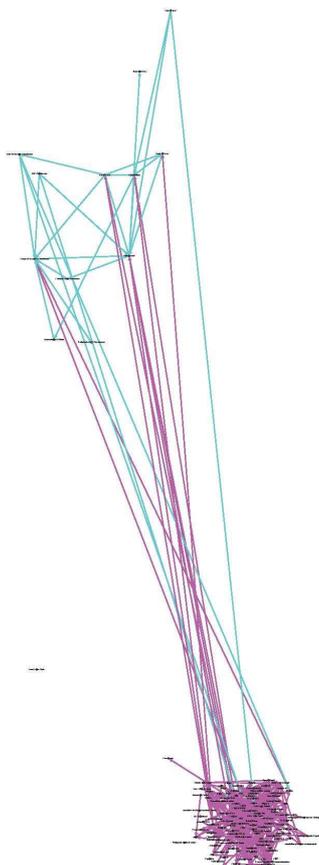
### 3.2.2) CENTRALITÉ DU PILAT (ET D'AUTRES SCÈNES CONFLICTUELLES)

---

A l'extrême inverse de la scène de La Grave, la scène du PNR du Pilat, fortement conflictuelle, se trouve être densément connectée à la scène nationale (Graphe 23).



De même que dans le cas du Pilat, la scène liée à la démarche Attitude Quad se trouve liée à la scène nationale (Graphe 24). La différence de densité des liens peut en partie s'expliquer par le fait que nous ayons repris une partie de notre analyse de Master 2 pour retracer les connexions liées à cette démarche au lieu de coder les points de vue de tous les acteurs interrogés pour la scène d'Attitude Quad (travail effectué pour la scène du Pilat ainsi que celle du canton de La Grave)



*Graphe 24: Réseau des liens entre actants de la scène Attitude Quad (bleu ciel) et de la scène nationale (violets)*

Finalement, ces liens entre scène du Pilat et scène nationale et entre Attitude Quad et scène nationale (ces deux scènes locales étant les deux scènes conflictuelles étudiées) illustrent la fonction socialisatrice, ou le pouvoir connecteur, du conflit. En effet, dans le cas faisant l'objet de la présente étude, face aux conflits rencontrés sur un territoire, les acteurs cherchent à nouer des relations leur permettant de résoudre les tensions auxquelles ils sont confrontés. Ils cherchent alors, entre autres, des appuis auprès d'acteurs clés de la controverse ou bien ils enrôlent des acteurs connus du grand public afin de rendre visible leur cause et de susciter l'adhésion du plus de personnes possible.

Les difficultés rencontrées par les acteurs d'un territoire conflictuel tel que le Pilat les conduit, dans le cas présent, à s'impliquer dans la controverse et à nouer des liens avec les actants de cette controverse.

Par ces liens, cette scène devient finalement centrale dans le réseau du fait de la densité de ses connexions avec les autres actants du réseau. Un grand nombre de personnes évoquent cette scène lorsqu'il est question des LMHR et les démarches qui y sont engagées servent parfois de modèle dans d'autres contextes. Nous allons développer cette notion de modèle ou d'exemple dans le paragraphe suivant ; elle est liée à certains choix effectués par les acteurs de la scène en question.

### 3.2.3) LOCALISATION DU GLOBAL ET REDISTRIBUTION DU LOCAL

---

Bruno Latour (2006) invite les sociologues à suivre les actants et leurs traductions afin de saisir les mouvements dans le réseau étudié, les va-et-vient entre échelles, entre sites : localiser le global (2006 p. 253) et redistribuer le local (2006 p. 279).

Comme nous venons de le dire, certaines démarches de gestion locales peuvent devenir un modèle pour d'autres sites. Certaines scènes sont ainsi citées en exemple sur la scène nationale. A l'opposé, des zones ayant mené à leur terme des projets de concertation restent dans l'ombre. Ces différences observées trouvent leurs racines dans des décisions divergentes concernant la communication faite autour des démarches menées. On peut ainsi proposer les notions de processus de diffusion vs processus de dissimulation de tentatives de gestion des LMHR.

Le problème rencontré par les gestionnaires concerne l'intérêt de faire savoir qu'un projet de concertation est mis en œuvre sur leur territoire : mettre en avant la procédure participative comme politique respectant les acteurs locaux ou dissimuler cette démarche pour ne pas attirer trop de pratiquants et ne pas afficher que l'on s'intéresse aux LMHR. D'un côté il est politiquement intéressant pour les gestionnaires de montrer leur capacité à tenir compte des avis des uns et des autres. De l'autre, en matière de LMHR, ébruiter l'édition d'une charte de bonne conduite ou faire savoir que certains chemins ont été reconnus comme acceptables pour les pratiques motorisées est souvent perçu comme le risque de créer un afflux d'engins motorisés, réduisant à néant les effets bénéfiques de la concertation. Certains gestionnaires préfèrent alors taire leurs travaux afin de ne pas attirer trop de circulation et d'obtenir une réduction des conflits par l'amélioration des comportements des pratiquants du territoire – eux au courant de la démarche.

Dans le cas du Pilat, certains acteurs ont décidé à un moment donné de mettre en avant les processus mis en œuvre sur le territoire, ce qui a conduit à les rendre centraux dans la controverse. Beaucoup de territoires confrontés à des problématiques liées aux LMHR s'inspirent maintenant de l'image du PNR du Pilat.

De la même manière qu'une scène locale peut devenir centrale, un certain nombre de documents de cadrage rédigés et diffusés par les collectifs nationaux, protagonistes de la controverse, viennent contextualiser – au sens de Latour – des conflits locaux.

Deux cas illustrent ce phénomène. Prenons l'exemple du contenu d'un ancien guide

juridique édité par le Codever. Il constitue une référence pour un certain nombre de pratiquants. Si nous revenons à la discussion que nous avons proposée sur les panneaux dans la partie de résultats, nous percevons comment un document rédigé par un collectif peut venir influencer sur les perceptions locales des pratiquants. Ainsi, deux lignes dans un guide juridique du Codever distribué jusqu'en 2007<sup>121</sup> – indiquant que la logique voudrait qu'une signalisation réglementaires soit constituée d'un B0 complété par un panneau indiquant le numéro et la date de l'arrêté municipal le justifiant – font agir des pilotes d'une manière – non respect de panneaux B0 qui ne sont pas accompagnés de la référence à l'arrêté municipal d'interdiction et/ou sentiment d'agression perçu face à ces panneaux et actions *a posteriori* – autre que celle qu'ils auraient probablement adoptée sans ce document.

Par ailleurs, le manifeste de la CALME et les documents édités par ce collectif sont intervenus dans la dynamique des conflits sur la scène du Pilat dans la mesure où ils ont inspiré les acteurs s'opposant aux LMHR sur cette scène. Ces derniers ont suivi le modèle de fonctionnement de la CALME pour créer un regroupement d'associations à l'échelle du Parc, SOS Chemins, également fondé sur un manifeste et sur la mutualisation des compétences et de la représentativité de chaque association membre. Les documents de cadrage de la CALME ont donc joué un rôle dans l'évolution des agencements de la scène du Pilat.

---

### 3.3 MARQUAGE SYMBOLIQUE DE L'ESPACE

Sur le terrain, un certain nombre d'objets constituent des éléments de marquage symbolique de l'espace et alimentent la controverse et les conflits.

Selon Veschambre, la nature du marquage de l'espace est double, à la fois symbolique et matérielle. D'abord, le marquage se situe « dans la signification, dans la désignation, dans l'attribution de sens ». « Dans le même temps, le marquage représente toujours une action matérielle. Soit à travers la fabrication, la réutilisation (voire la destruction) de repères signifiants (bornes, barrières, pancartes, graffitis, sculptures, monuments...) qui s'inscrivent plus ou moins dans la durée et laissent une trace. Soit à travers la présence des corps et des signes dont ils sont porteurs (habits, pancartes...) lors d'événements récurrents (manifestations, défilés, fêtes...) ou exceptionnels, qui « marquent » les esprits et associent un lieu à des groupes sociaux ou à des institutions qui s'y mettent en scène. Dans le premier cas de figure, on pourrait parler de « marquage trace », et dans le second, de « marquage présence », ces deux formes d'actions matérielles » (Veschambre 2004 p. 73).

Dans le cas de la controverse et des conflits autour des LMHR, la mise en place de panneaux B0 ou de barrières, leur arrachage ou leur dégradation, l'organisation de manifestations motorisées dans des lieux devenant par là-même des lieux reconnus pour les LM, la présence de

---

121 Guide juridique « Le Droit Chemin » rédigé par Jean-Pierre Steiner.

détracteurs des LMHR sur ces lieux avec des banderoles etc., participent au marquage des espaces par les uns et les autres, signifiant une forme d'appropriation de ces espaces.

La mise en place de panneaux, de même que leur arrachage ou leur dégradation, relèvent du « marquage trace ». Les traces laissées par les pneus des engins motorisés, constituent également à notre sens une forme de marquage symbolique de l'espace puisque, bien que ces empreintes ne soient pas volontairement laissées par les pratiquants, elles sont souvent ressenties comme un marquage de l'espace par les autres usagers des chemins.

De l'organisation de grandes manifestations motorisées chaque année dans certains lieux (le Champsaur et la Valgaudemar pour la Croisère Blanche, Valloire pour la Transvalquad et la Foire du Tout Terrain), découle une forme de « marquage présence » de ces lieux. Le déroulement de randonnées sur les chemins de ces espaces durant les quelques jours de ces événements marque les esprits et rendent ces chemins reconnus pour la pratique du LM. Sur ces mêmes lieux, les détracteurs des LMHR tentent également de marquer leur présence en venant manifester avec des banderoles. Chaque camp cherche donc à s'approprier ces territoires et à légitimer ses arguments en faveur ou contre une pratique de LMHR dans ces zones.

Une autre forme de « marquage présence », non directement liée aux LMHR mais au LM aériens, a été mise en œuvre par MW à côté d'une alti-surface (surface d'atterrissage pour hélicoptères) sur le glacier de l'Étendard en Savoie. Un grand nombre de militants est venu manifester son opposition aux vols des hélicoptères de loisir en montagne en amenant des banderoles « Silence ! » sur le glacier. Bien que cette action ne concerne pas les LMHR, elle montre que les détracteurs des LM marquent leur présence dans des lieux où ils ne souhaitent pas voir, ou plutôt entendre, de moteurs. Cela relève tout à fait d'une forme d'appropriation symbolique d'un espace.

---

### CONCLUSION DU CHAPITRE 3

Il apparaît que le conflit joue un rôle capital dans le réseau étudié puisqu'une scène telle que le Pilat, fortement conflictuelle, se trouve dans une position centrale dans le réseau alors qu'une scène où il n'existe pas de conflit « public » se trouve rejetée à la périphérie. De surcroît, un certain nombre d'acteurs sont entrés dans la controverse en réaction à un sentiment d'agression, à des conflits perçus.

Néanmoins la controverse, en tant qu'échange d'arguments stéréotypés reste fondamentale dans les dynamiques observées. Les innovations sociales majeures relevées se situent au sein des collectifs qui se structurent pour influencer sur la controverse nationale et faire basculer l'opinion – du grand public, des gestionnaires, des élus – dans un camp ou dans l'autre. En revanche, les relations entre collectifs qui s'opposent ou entre associations locales qui s'affrontent en restent souvent à des échanges d'arguments stéréotypés et à une méconnaissance de l'autre. Les registres d'opposition – pour revenir à une dimension de notre problématique – sont la plupart du temps idéologiques, voire relèvent de violences verbales, même sur les scènes locales, où les

acteurs se raccrochent souvent à la controverse dans leurs interactions. Le recours à la justice est utilisé contre certains grands événements afin de montrer la pertinence des arguments développés contre des LMHR, de les légitimer et d'accroître leur portée. Certains acteurs interrogés impliqués dans la défense des LMHR indiquent que le recours à la justice est également parfois utilisé afin de montrer les injustices auxquelles ils sont confrontés et mettre en lumière la régularité de leur pratique.

Quelques cas de conflits interpersonnels, ne relevant plus de la controverse, sont observés entre défenseurs de la pratique et gestionnaires relevant plutôt de la préservation de l'environnement tels que le syndicat mixte du PNR du Pilat.

---

## CONCLUSION DE LA QUATRIÈME PARTIE

Les points de vue des acteurs sur le réseau sont plus ou moins étendus selon que l'acteur se situe sur la scène nationale ou sur une scène locale dans laquelle est engagée une démarche de gestion. Cependant, même lorsque le point de vue d'un acteur impliqué dans la controverse s'étend aux deux camps en présence, la perception des acteurs du camp adverse dont il fait état reste stéréotypée. La légitimité des uns et des autres n'est pas reconnue et admise par les acteurs des camps qui s'opposent.

Ce sentiment est renforcé par le constat que la circulation des connaissances est scindée en deux réseaux relativement étanches. Ces réseaux sont à l'origine du développement d'expertises situées, liées d'un côté à la défense des LMHR, de l'autre à la lutte contre ces activités. A la charnière entre ces deux réseaux se situent les gestionnaires et les décideurs qui réceptionnent les informations issues des deux camps. Ils deviennent ainsi parfois des acteurs-passerelles.

Ensuite, les innovations sociales relevées concernent essentiellement le développement des Associations visant à défendre les intérêts respectifs de chaque groupe (défenseurs ou détracteurs des LMHR). Très peu de traductions à sommes positives – au sens de Callon (1986) – voient le jour entre les camps qui s'affrontent ; même dans le cadre de démarches de concertation. Les principales avancées permettant la gestion des activités par les gestionnaires, faisant parfois partie du monde de la préservation de l'environnement, sont le fait de rencontres informelles avec les pratiquants plutôt que des réunions de concertation organisées. Les gestionnaires parviennent ainsi à tisser un début de social 2 avec les pratiquants devant la nécessiter de gérer les activités.

Il est également intéressant de relever que le local conflictuel est producteur de nombreuses connexions nouvelles entre camps (même si celles-ci restent encore souvent bloquées sur des échanges d'arguments génériques) et entre scènes alors que le local apaisé est quasiment déconnecté du reste du réseau.

Méta-interprétation

&

**Conclusion Générale**

## MÉTA-INTERPRÉTATION & CONCLUSION GÉNÉRALE

Au départ de cette thèse, nos questionnements portaient sur les raisons pour lesquelles les LMHR mobilisent les acteurs, qui prennent position pour ou contre, voire qui entrent en conflit. Nous nous demandions si la controverse et les conflits avaient une origine idéologique ou bien s'ils reposaient sur un combat pour l'accès à une ressource, à un espace.

Le cœur de notre problématique était donc fondé sur la dynamique controverse – en tant qu'échange d'arguments génériques – / conflits sur le terrain et sur les réseaux liés à cette dynamique.

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 – 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, basés sur la théorie des graphes. Nous avons ainsi pu retracer les réseaux d'acteurs – humains et non humains – enrôlés par la controverse et les conflits autour des LMHR en partant de la scène nationale et de trois scènes locales, plus ou moins conflictuelles et faisant pour deux d'entre elles l'objet de démarches de concertation.

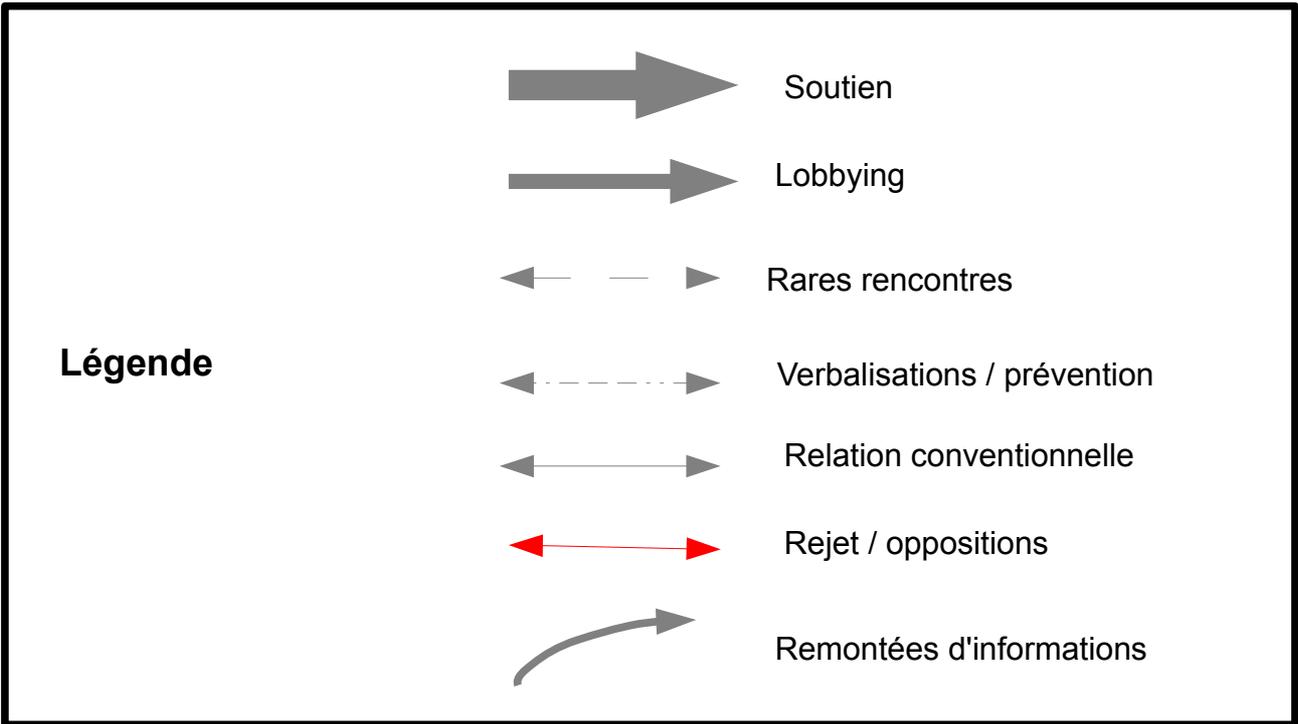
Afin de présenter les résultats de nos recherches, nous avons divisé notre argumentaire en trois parties. La première (Partie 2) visait à familiariser le lecteur avec les LMHR, les enjeux liés, les arguments de la controverse et la dynamique des mobilisations. La deuxième partie portant sur nos résultats (Partie 3) a fait état des traductions observées dans le réseau étudié, en partant d'abord de textes réglementaires nationaux, puis d'agencements locaux et, enfin, d'objets directement liés à la pratique sur le terrain et à des grands événements motorisés. Enfin, dans un troisième temps (Partie 4), une interprétation et une discussion de ces résultats ont été proposées. L'analyse a été enrichie par une réflexion autour de l'étendue des points de vue des acteurs sur le réseau, mise en regard du positionnement de ces acteurs dans la controverse et de leurs logiques d'action. La circulation des connaissances dans le réseau a également été décrite et a débouché sur une discussion autour de la notion d'expertises situées. Finalement, une relecture de la controverse par les jeux entre niveaux de social (plus ou moins stabilisé, plus ou moins innovant) a été proposée et a permis de montrer le rôle joué par les contextes conflictuels ainsi que la situation de blocage des échanges entre défenseurs et détracteurs des LMHR à un niveau stéréotypé.

L'objectif de toute recherche étant de tester la validité d'hypothèses de travail, un retour sur nos hypothèses initiales s'impose.

Une première partie des résultats et des réflexions présentés dans l'argumentaire de cette thèse peuvent être réunis, assemblés, mis en cohérence, par une schématisation dynamique du déploiement du Collectif depuis la préparation de la loi Lalonde de 1991 à nos jours. Cette schématisation part essentiellement de l'analyse effectuée à partir de la scène nationale ; les éléments recueillis à partir des scènes locales seront par la suite mobilisés pour vérifier la validité d'une deuxième série d'hypothèses émises en ouverture de ce travail.

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 la circulaire Olin. Une dernière période de 2007 à nos jours permet de visualiser l'état actuel du Collectif.

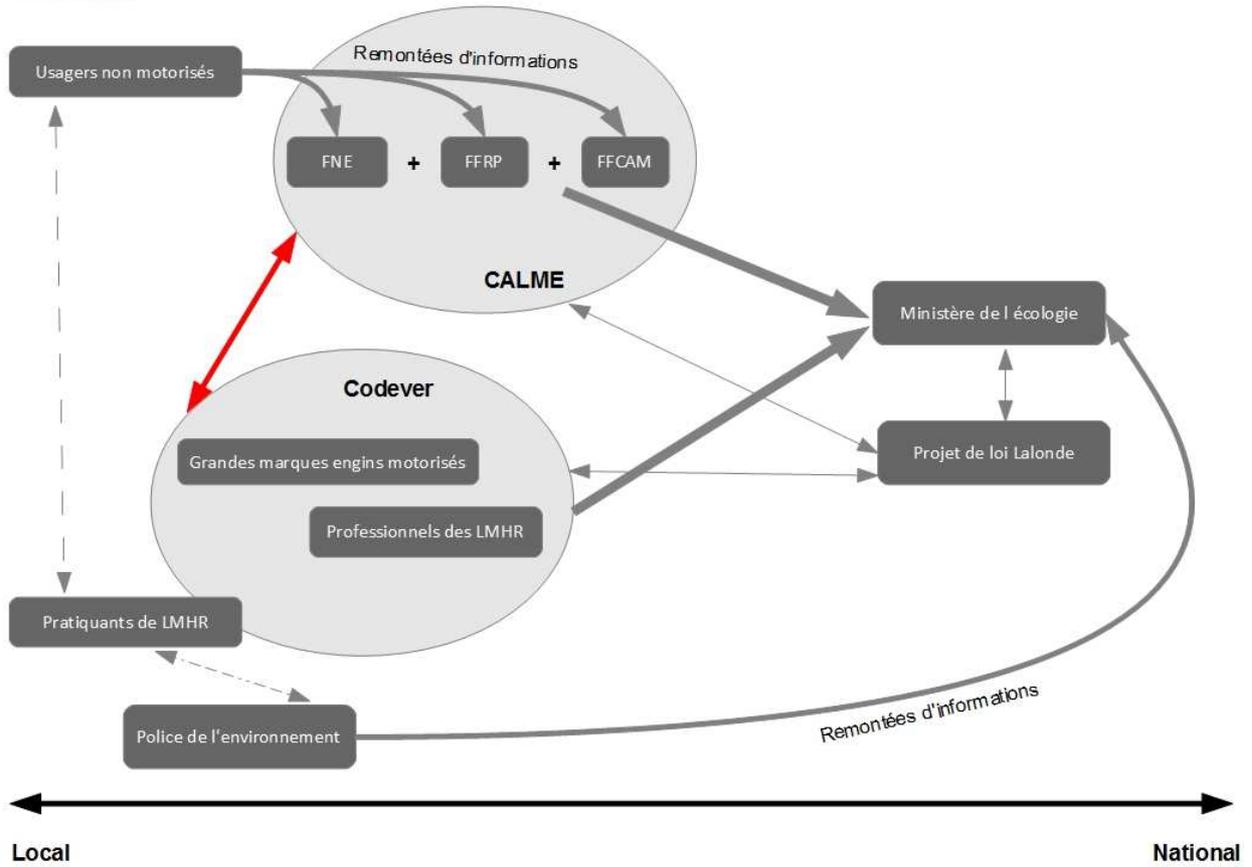
Les natures de relation représentées sont celles qui permettent le mieux de saisir les dynamiques observées. Le soutien, le lobbying, les relations conventionnelles, les verbalisations – auxquelles nous ajoutons ici les actions de prévention – et le rejet / opposition correspondent à des types de relations et des catégories définies en problématique. Les rares rencontres permettent d'illustrer ce que nos enquêtes ont mis en évidence quant aux liens entre pratiquants de LMHR et autres usagers des chemins et les remontées d'informations correspondent à ce qui circule entre les acteurs de terrain et les collectifs nationaux prenant part à la controverse.



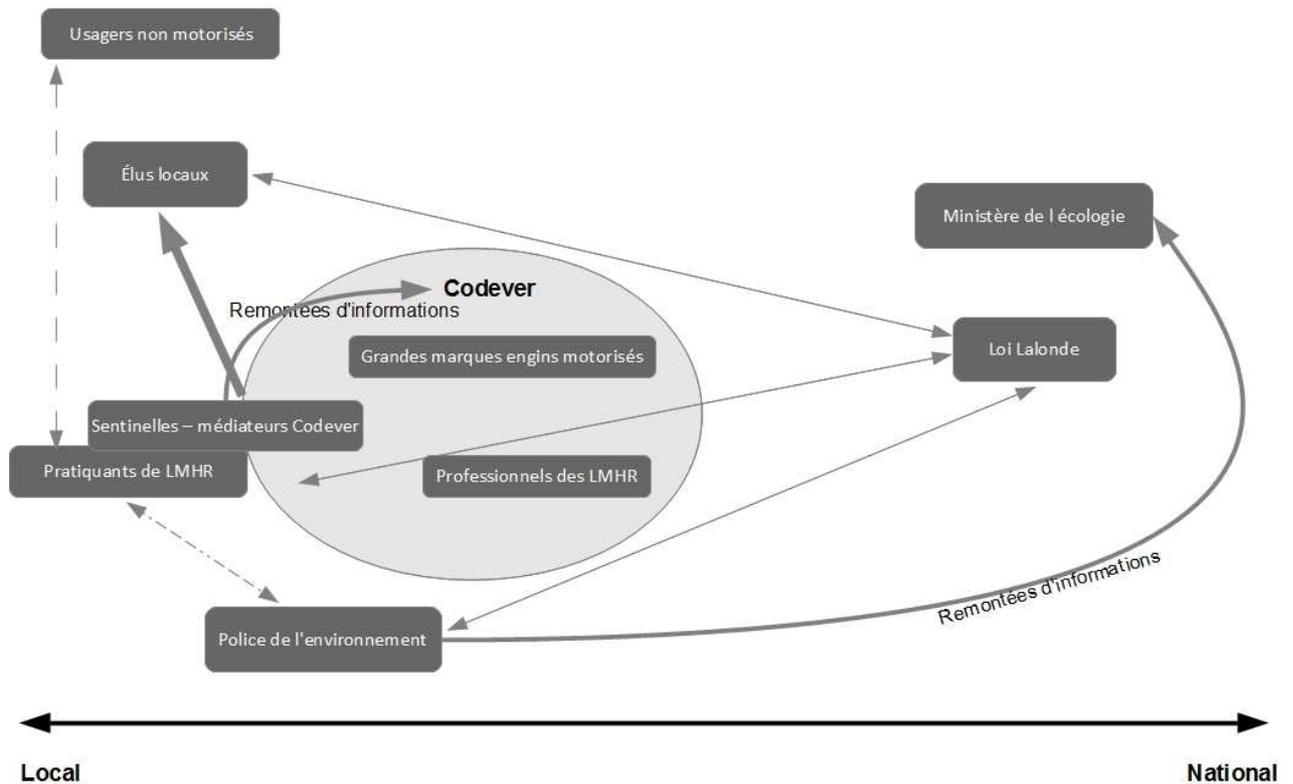
Avant 1987



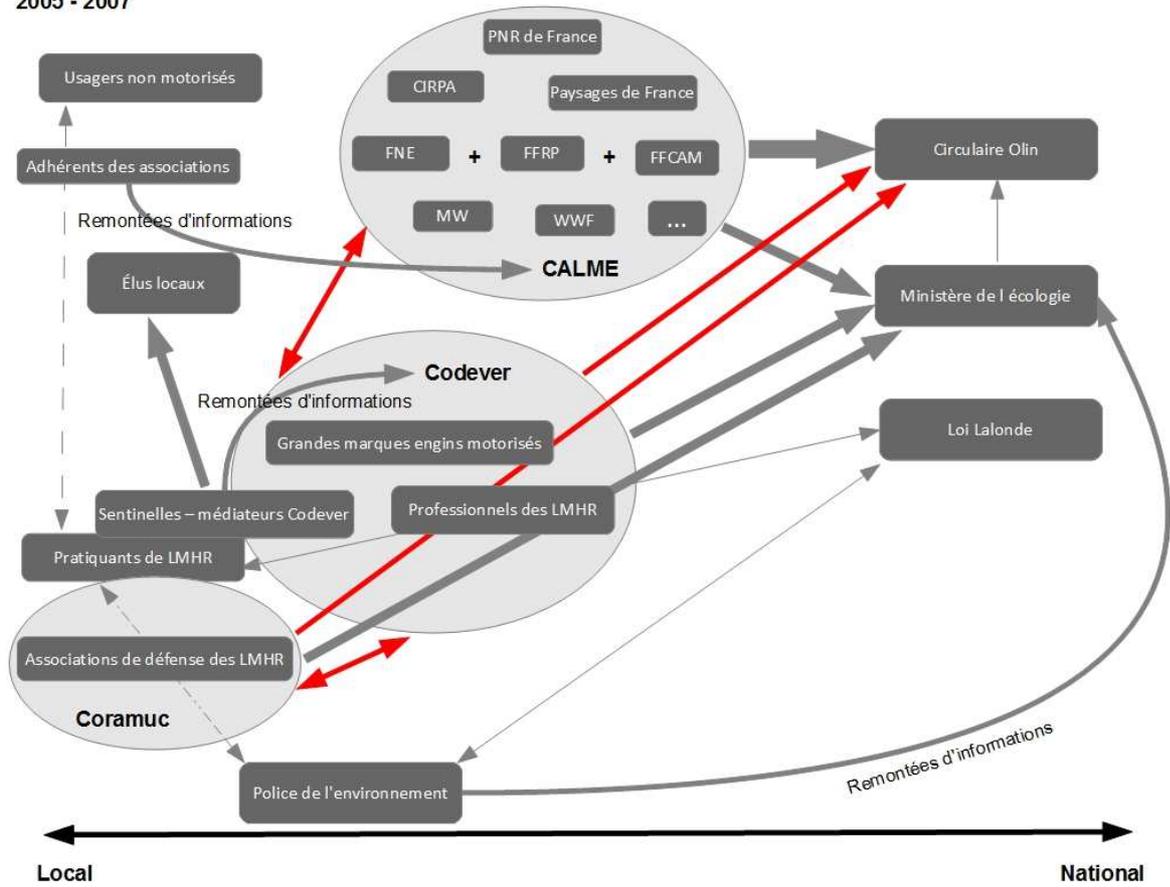
1987 - 1991



1991 - 2005



2005 - 2007



2007 - 2012

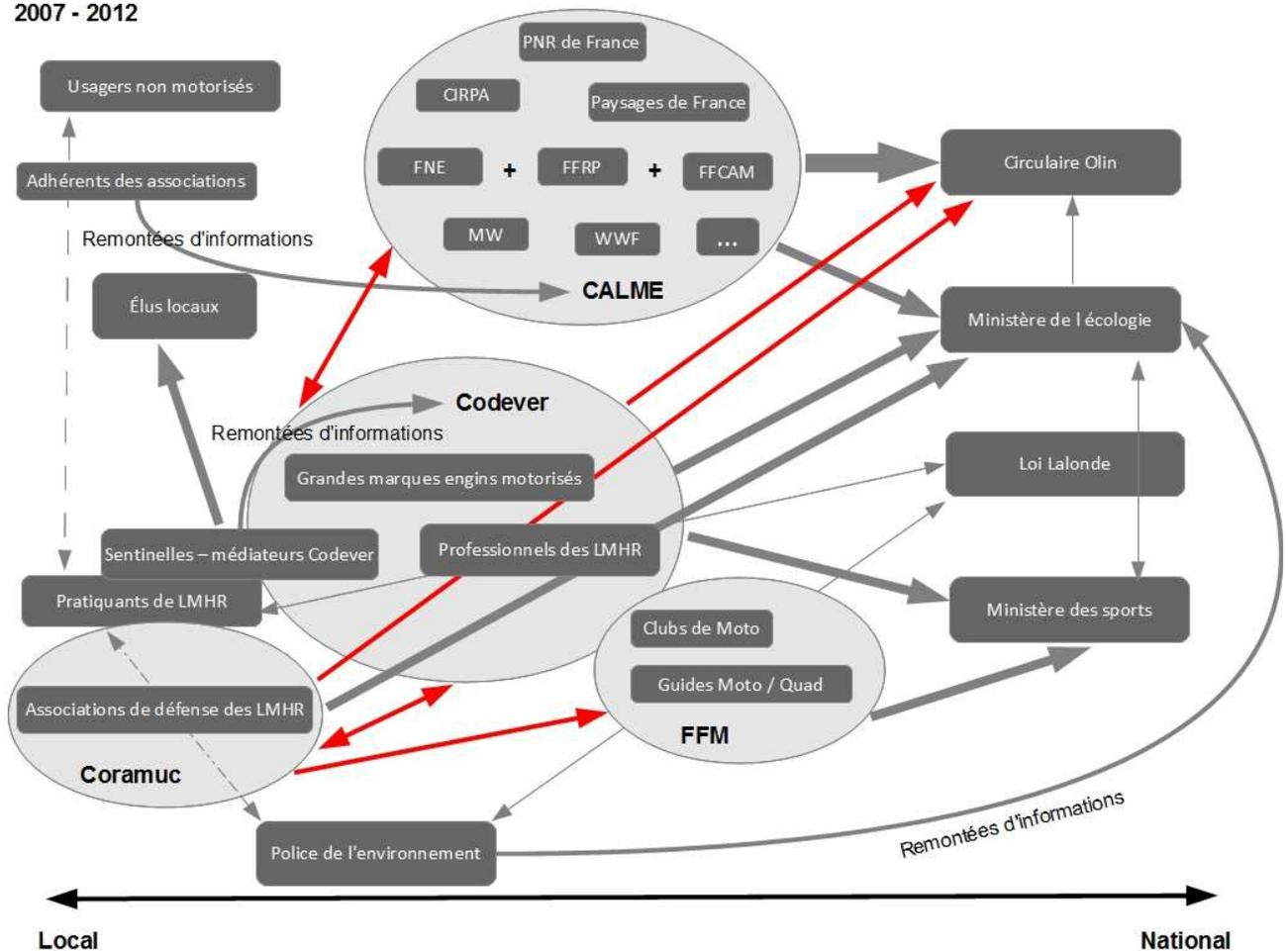


Figure 22: Dynamique d'évolution du réseau

Ces schémas permettent donc de visualiser l'évolution du Collectif lié à la controverse autour des LMHR depuis les années 1980.

Avant 1987, d'après nos enquêtes, il n'existe pas à proprement parler un Collectif ; 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 CALME d'un côté et le Codever de l'autre : la controverse émerge sur la place publique. Ces deux collectifs ont pour vocation de faire du lobbying auprès du ministère en charge 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 et une garantie protection juridique établie.

A la suite de l'homologation des quads en 2003 et de l'accroissement du nombre d'usagers motorisés des chemins qui a suivi, la circulaire Olin est parue en 2005. Ce texte a redynamisé la controverse, enrôlant de nouveau la CALME – cette fois-ci composée d'un plus grand nombre d'associations – provoquant une scission du côté de la défense des LMHR entre le Codever et la Coramuc, nouvellement créée. 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 FFM pour la défense et la structuration des LMHR – alors qu'elle se centrerait avant sur les activités sur goudron. De même, le ministère en charge des sports s'empare du dossier et travaille avec le ministère en charge de l'écologie, notamment sur le dossier des 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, devenant pour la plupart des intermédiaires. Les innovations relevées concernent principalement le développement d'Associations nouvelles au sein de chaque camp, chacun cherchant au mieux à faire valoir 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.

Concernant la dynamique du réseau et de sa structuration, les éléments ici présentés laissent apparaître que les évolutions juridiques ont joué un rôle structurant. Ceci est un résultat

important auquel nous n'avions pas songé lors de la formulation de nos hypothèses. Il met en évidence le rôle essentiel joué par les enquêtes de terrain et l'approche inductive et compréhensive sur laquelle celles-ci reposent.

Ensuite, nous émettions l'hypothèse que les scènes locales seraient plus propices à l'innovation sociale de par la mise en jeu de relations individuelles reposant sur des liens affectifs, de voisinage ou de partage d'expérience (deuxième hypothèse posée en introduction).

Pourtant, nos résultats montrent que les échanges peuvent là-aussi être bloqués sur des scènes locales conflictuelles comme celle du Pilat ou des Chambarans<sup>122</sup>. Malgré la mise en place de procédures de concertation, bien que des liens de proximité affective et géographique soient mis en jeu, les acteurs défendant les LMHR d'un côté et ceux s'y opposant de l'autre, en restent à un échange d'arguments stéréotypés. Les acteurs des deux côtés se connaissent, au sens où ils savent qui est en face d'eux, mais la légitimité des uns et des autres n'est pas encore reconnue par tous. Le contexte des réunions de concertation réunissant toutes les parties prenantes de la controverse ne donnent pas lieu à des avancées notoires.

Devant la nécessité de gérer les activités motorisées de loisir, certains gestionnaires ou décideurs – faisant parfois partie du monde de la protection de l'environnement, parviennent par contre à nouer le dialogue, plus ou moins difficilement, avec les pratiquants. Les avancées voient alors le jour dans le cadre de discussions plus ou moins informelles entre gestionnaires et pratiquants, en dehors des dispositifs de concertation.

Contrairement à l'hypothèse que nous posons sur les effets bénéfiques de la proximité 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, 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 tensions telles et tellement 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>123</sup>. Par ailleurs, sans parler de tensions extrêmes, l'existence de liens de proximité affective et géographique effectifs entre la directrice de l'office de tourisme de Mandrin Chambaran – à l'origine du projet Attitude Quad – et le responsable local de l'ONF n'a pourtant pas permis l'émergence d'un compromis entre des acteurs dont les échanges sont restés bloqués sur des arguments génériques ; la légitimité de ces arguments n'ayant pas été reconnue par tous les acteurs en présence.

Nous avons également émis l'hypothèse qu'il existait une structure formelle contraignante

---

122 Notons qu'une scène comme celle de La Grave où il n'y a pas de conflit patent sur la scène publique, apparaît être déconnectée du reste du réseau. En outre, les actants de cette scène ne semblent pas former de Collectif, ils restent plus ou moins déconnectés les uns des autres (pour la question des LMHR).

123 Un parallèle peut ici être effectué avec les préconisations de C. Mounet (2007 p. 515) qui explique dans le cadre de la gestion du sanglier que « pour enrayer la production de microsocial 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. »

portée par la loi et autres textes réglementaires et induite par des imbrications institutionnelles à laquelle se serait ajoutée une structure informelle portée par des relations interindividuelles telles que l'amitié, le voisinage, les expériences partagées ou, à l'opposé, le dérangement. Nous pouvons maintenant revenir sur cette hypothèse et préciser que la « structure » informelle ne repose pas que sur des relations telles que l'amitié, le voisinage ou les expériences partagées. Elle engage tout autant des relations en train de se tisser, entre des acteurs situés sur une même scène ou sur des scènes différentes ; des relations souvent liées à une préoccupation commune, gérer les activités motorisées hors route et réduire les conflits d'usage tout en préservant les milieux naturels concernés.

La rupture existant entre le réseau des défenseurs des LMHR d'un côté et leurs détracteurs de l'autre, s'incarne également dans les réseaux de circulation des connaissances qui montrent bien que très peu de connaissances passent d'un réseau à l'autre, quelle que soit l'échelle. Ce qui filtre, ce sont plutôt des documents de positionnement (manifeste de la CALME, documents de présentation des différents collectifs etc.), des articles, autrement dit des éléments faisant état des argumentaires génériques des uns et des autres.

Les protagonistes de chaque camp centralisent par contre un ensemble de connaissances leur conférant une certaine expertise, d'un côté dans la défense des LMHR, de l'autre en matière de lutte contre celles-ci.

Il reste qu'à la charnière entre ces deux réseaux de circulation des connaissances, les gestionnaires et décideurs sont les récepteurs d'un ensemble d'informations leurs parvenant des deux côtés. Ils peuvent ainsi développer une forme d'expertise interactionnelle et devenir des acteurs-passerelles.

Enfin, nous avons montré qu'une scène comme le canton de La Grave – Villar d'Arène, où une pratique existe mais où aucun conflit n'a éclaté sur la scène publique, est déconnectée du reste du réseau. En outre, sur le territoire, les acteurs sont isolés, aucun lien entre eux n'a été créé sur la base de la pratique motorisée – si ce n'est l'information ponctuelle effectuée par l'agent du Parc National des Ecrins auprès des pratiquants qu'il connaît. D'après ces résultats, il semble que ce soit le conflit qui amène les acteurs à être enrôlés dans le réseau.

## MODÉLISATIONS DE LA DYNAMIQUE CONTROVERSE / CONFLITS

---

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 leurs liens.

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 socio-politique sont associés les conflits, au pôle scientifico-technique s'appliquent les controverses et au pôle réglementaire répondent les litiges.

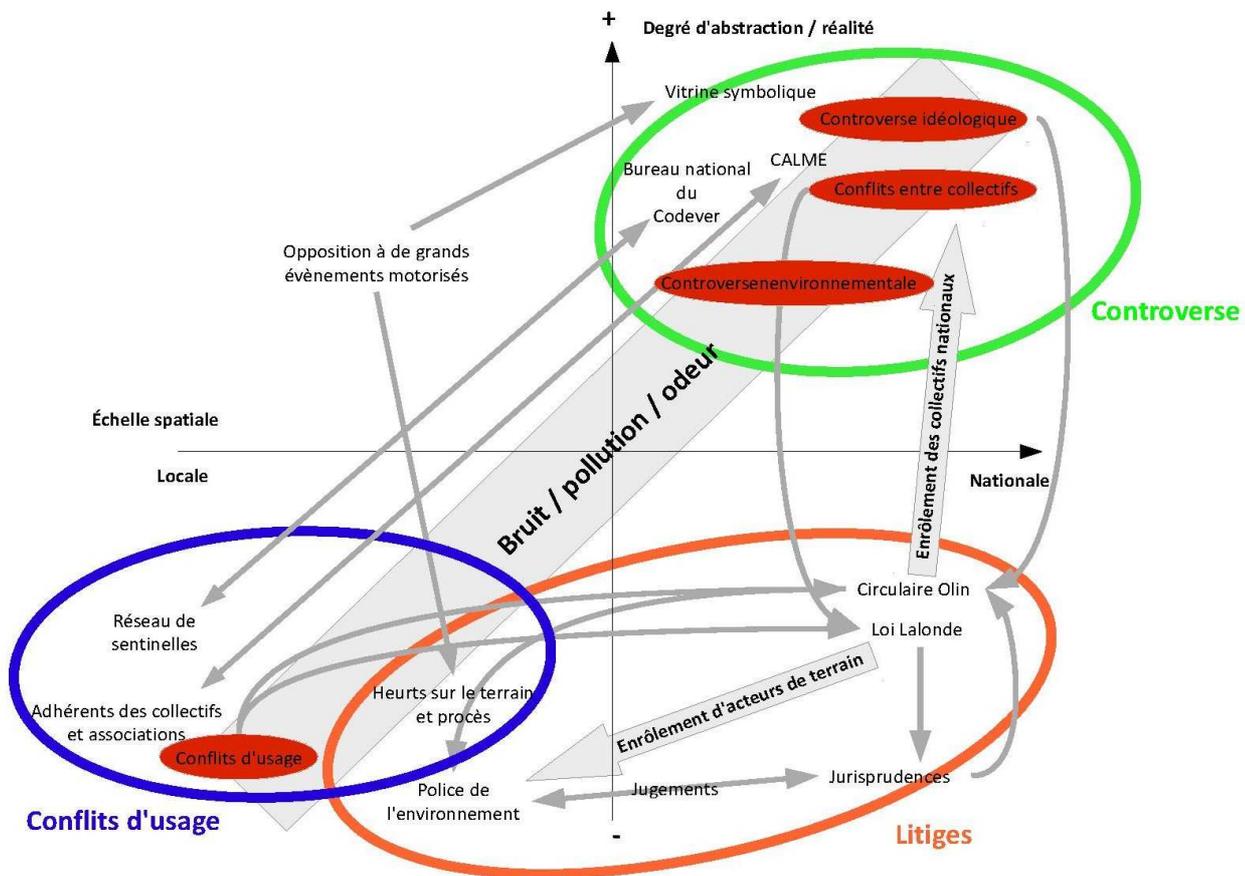


Figure 23: Espace des antagonismes selon l'échelle spatiale et le degré d'abstraction par rapport à la réalité

Il apparaît que la dimension la plus concrète et ancrée sur le terrain est incarnée par les conflits d'usages notamment liés au bruit, aux odeurs et à la pollution émise par les engins motorisés. Les rencontres sont apparemment relativement rares d'après nos enquêtes. 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'inscrivait 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.

A 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'acteur 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 sont plus ou moins moteurs 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.

Sous une autre forme, synthèse de ce que nous venons de dire, il est possible de proposer le schéma suivant afin de montrer de manière simplifiée la dynamique entre la controverse et les conflits sur le terrain.

Schéma simplifié de la dynamique controverse / conflits sur le terrain

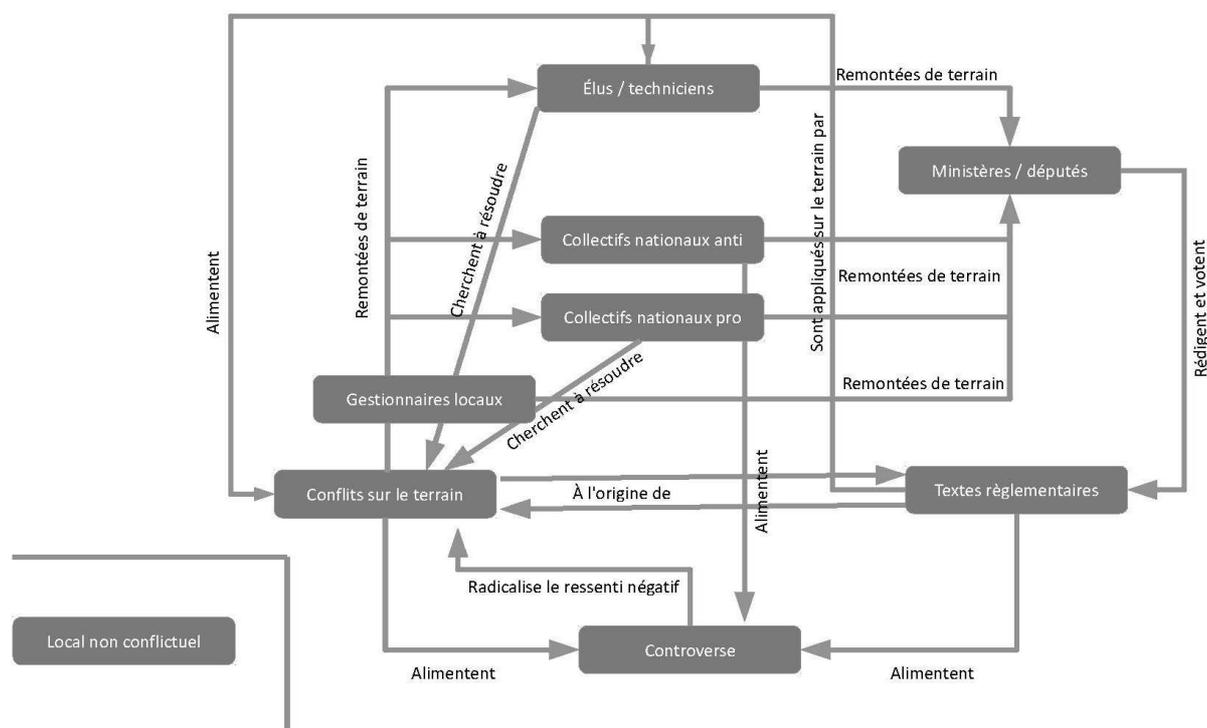


Figure 24: Schéma simplifié de la dynamique controverse / conflits sur le terrain

## QUELLES ASSOCIATIONS ET QUEL RÉSEAU ?

Revenons maintenant aux fondamentaux de l'acteur-réseau :

Quelle forme prend le réseau (s'il existe) ? De quelles Associations est-il composé ?

Afin de proposer une réponse à ces questions, nous pouvons modéliser nos résultats tel que présenté dans la figure 25.

En représentant les principales interactions observées entre les actants du réseau et leur intensité (inférée à partir des données qualitatives recueillies sur le terrain), et en reprenant les regroupements que nous avons retracés à partir de nos enquêtes, nous pouvons montrer les Associations (ellipses de couleur) et le réseau (composé de l'ensemble des ellipses) tels qu'ils ont émergé dans nos enquêtes.

Quelques commentaires s'imposent. D'abord, le local non conflictuel apparaît déconnecté du reste du réseau. En l'absence d'interaction conflictuelle sur un territoire, aucun « social »

n'apparaîtrait et les acteurs resteraient sans liens, ni entre eux, ni avec des actants d'autres scènes.

Ensuite, les interactions sur les chemins, qu'elles donnent lieu à des conflits d'usage ou non, semblent marquer la rupture qui existe dans le réseau entre pratiquants de LMHR et usagers non motorisés des chemins (les moteurs et les casques notamment faisant office de frontière entre usagers motorisés et non motorisés). Par contre, ces rares interactions, bien qu'elles restent sous forme de social 3, créent, selon nous, du réseau ailleurs, à d'autres niveaux. Elles amènent des acteurs à prendre part à la controverse.

Ainsi, des associations locales s'opposent aux LMHR – enrôlées dans la controverse par le conflit – mais restent ensuite sur ce seul plan de la controverse ; portant des arguments génériques et souhaitant que celle-ci soient résolue par des décisions qui seraient prises à l'échelle nationale. L'Association ne s'étend donc pas jusqu'au local.

De l'autre côté, les pratiquants de LMHR se structurent face aux oppositions qu'ils rencontrent. Sur les scènes locales, ils se structurent face aux oppositions locales, sur la scène nationale, ils se structurent pour réagir à des projets de loi ou à des textes réglementaires. Dans les deux cas, ils souhaitent réduire les tensions sur le terrain afin de rendre leur pratique acceptable. Les associations locales et nationales sont fortement en lien avec les pratiquants et les acteurs locaux à cette fin. L'Association s'étend donc des scènes locales à la scène nationale.

Au niveau national, des arguments génériques circulent entre les collectifs qui se positionnent les uns par rapport aux autres, ce qui donne vie à une Association formée par les protagonistes de la controverse.

Sur les scènes locales, les tentatives de concertation étudiées n'ont pas permis l'émergence de social 2. Elles sont restées bloquées sur du social 3. Nous considérons donc que les concertations ne font pas partie des Associations retracées.

Par contre, des échanges bilatéraux entre gestionnaires et pratiquants d'un côté et gestionnaires et détracteurs des LMHR de l'autre figurent l'existence de deux Associations au sein desquelles les gestionnaires sont centraux.

Enfin, les gestionnaires sur les scènes locales sont en interaction avec les gestionnaires et décideurs de la scène nationale – notamment par le biais de certains services émanant des ministères en charge des sports ou de l'écologie comme le PRNSN. Les échanges d'expériences, les contraintes réglementaires et autres interactions entre ces acteurs forment, là aussi, une Association.

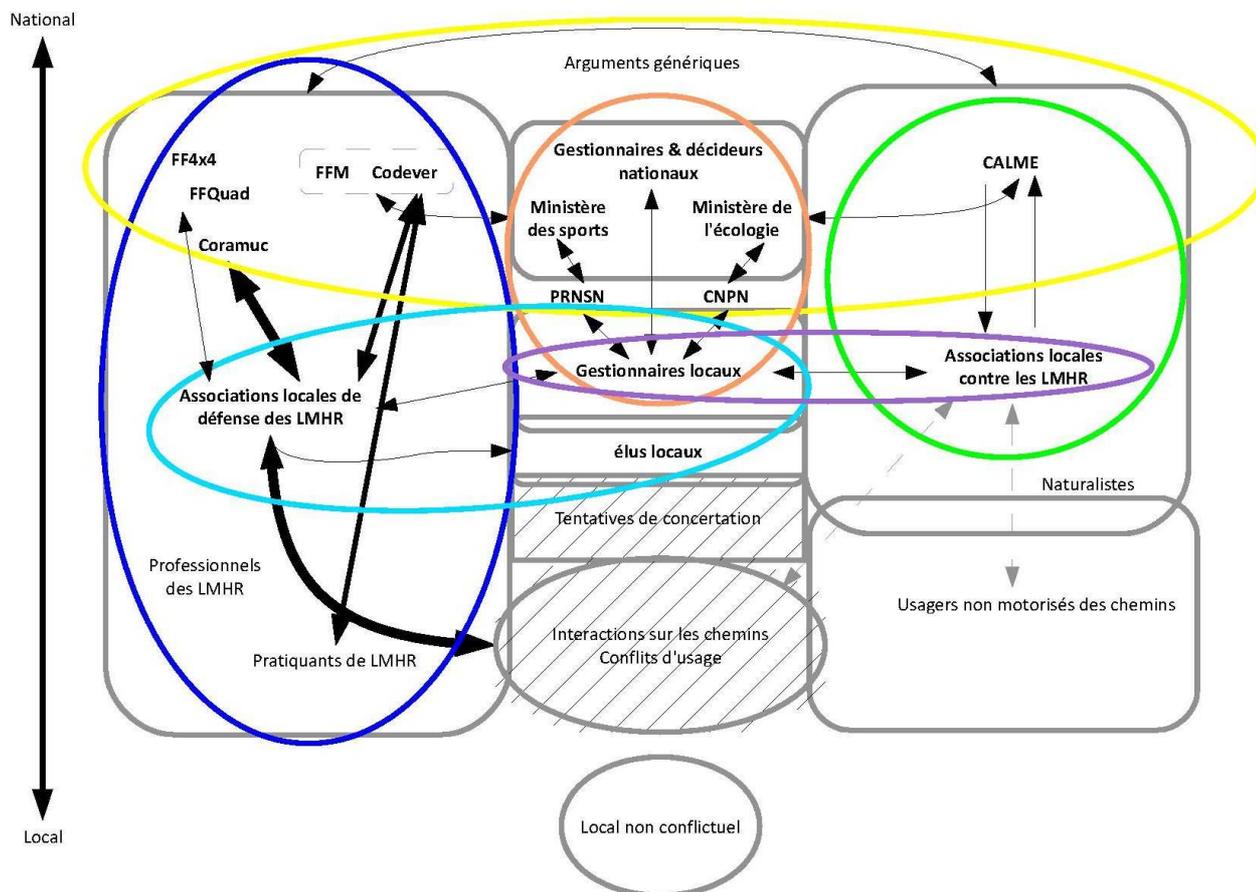


Figure 25: Les Associations (ellipses de couleur) et le réseau (composé de l'ensemble des ellipses)

La réunion de toutes ces Associations constitue le réseau que nous avons pu retracer. Celui-ci s'étend donc du local au national du côté des pratiquants et des gestionnaires mais reste au niveau de la controverse du côté des détracteurs des LMHR, bien que les acteurs soient enrôlés par des conflits locaux (parfois simplement par la présence de traces de pneus marquant une forme d'appropriation des lieux par les LMHR).

Les rares interactions sur les chemins sont donc à l'origine de l'émergence d'Associations mais restent, sur les chemins, une forme de social 3. Elles créent du social 2 ailleurs, entre des acteurs qui ne se sont, selon toute vraisemblance, pas croisés sur les chemins. Il s'agirait donc d'une controverse que l'on pourrait qualifier de controverse sans coprésence.

En d'autres termes, les conflits sur le terrain seraient à l'origine de la mobilisation d'acteurs contre les LMHR mais ces mobilisations se déconnecteraient ensuite du terrain pour relever uniquement de la controverse et de positionnements que l'on qualifiait d'idéologique en introduction. Ceci vient nuancer notre première hypothèse posée en introduction et qui avançait l'idée que, du fait du peu de rencontres sur le terrain, les tensions étaient principalement d'origine idéologique. Il apparaît finalement que le facteur déclencheur des tensions est le conflit sur le terrain, même si celui-ci peut reposer sur un nombre très faible de rencontres.

Il ressort de nos entretiens que les défenseurs des LMHR et les acteurs chargés de la gestion des sports de nature souhaiteraient que les activités motorisées soient davantage gérées au niveau local, par la mise en place de dispositifs de concertation ou par le recours aux dispositifs déjà en place, tels que les CDESI, chargée de gérer les activités sportives de nature. A l'opposé, les détracteurs des LMHR et le monde de l'environnement tiennent à une réglementation nationale forte contraignante pour les acteurs sur les scènes locales afin que les intérêts des milieux naturels soient défendus comme il se doit.

Dans la conclusion de sa thèse, C. Mounet (2007 p. 512), comparant la gestion de deux espèces sauvages emblématiques, le loup et le sanglier, fournit une clef de résolution des conflits liés à ces deux espèces qui fait écho à ce débat entre gestion locale ou gestion à l'échelon national :

« - il serait judicieux d'injecter une dimension locale dans le problème du loup, et plus généralement, de la prise en charge de la nature remarquable,  
- et il serait également nécessaire d'apporter une dimension plus globale dans le problème du sanglier et de la prise en charge de la nature ordinaire, en particulier par une contrainte réglementaire des acteurs locaux un peu plus forte. »

En effet, les injonctions réglementaires ne sont pas nécessairement suffisantes pour être à l'origine de gestions locales favorables aux intérêts écologiques et peuvent à l'inverse être la source d'une accentuation de tensions déjà existantes si les acteurs concernés ressentant une atteinte à leur liberté.

Par contre, une des scènes étudiées – scène du Pilat – a montré qu'en cas de tensions locales fortes, le recours à des acteurs extérieurs au territoire, à un cadrage plus large, pouvait permettre d'apaiser les relations conflictuelles. Il s'agit là de faire intervenir une sorte de tiers médiateur extérieur au territoire qui permettrait de dépassionner des relations bloquées par des tensions trop fortes.

En outre, en l'absence de contrainte nationale, les acteurs locaux n'ayant pas suffisamment intégré la conservation de l'environnement, les risques écologiques ne pourraient être endigués par une gouvernance territoriale seule (Theys 2003). Il faudrait en quelque sorte un cadre – proposé au niveau national et visant à être appliqué au niveau local – qui permette l'intégration de l'intérêt général (environnement compris) à des décisions locales qui tiendraient compte des intérêts individuels des acteurs en présence.

Dans le cadre de la gestion des LMHR, les dispositifs de concertation étudiés – PNR Pilat et Attitude Quad – qui ont été mis en place sur certaines scènes locales montrent leurs limites dans leur forme actuelle. Les échanges sont bloqués sur des arguments stéréotypés et aucune

Association nouvelle ne voit le jour dans ce cadre. Par contre, devant la nécessité de gérer le dossier, certains acteurs de la gestion des espaces (ONF et PNR Pilat notamment) rencontrés dans le cadre de nos enquêtes sont parvenus à tisser des liens nouveaux avec les pratiquants, de manière plus informelle.

Afin de rendre les démarches de concertation efficaces, il apparaît nécessaire d'effectuer un travail visant à ce que la légitimité de chacun des acteurs en présence soit reconnue (Beuret 2006a). En outre, un cadrage national s'attachant à encadrer ces démarches, leur objet et leur champ d'application, serait nécessaire.

Les relations sur les territoires de gestion étant parfois passionnées et très tendues, il semblerait également profitable que les acteurs sur le terrain aient la possibilité de se tourner vers des acteurs référents extérieurs à leur territoire, qui soient reconnus comme tels et rendus visibles pour ceux qui en auraient besoin.

## APPORTS ET LIMITES DE NOTRE CONSTRUCTION MÉTHODOLOGIQUE

---

Bien que l'approche ici proposée, combinant théories de l'acteur-réseau et visualisation de réseau, ait montré de nombreux intérêts dans le cadre de nos recherches, quelques limites sont à relever.

Des avancées marquantes sont à noter.

La visualisation des réseaux d'actants retracés à partir des enquêtes permet de tester des hypothèses sur les connexions (ou déconnexions) entre regroupements grâce à des spatialisations choisies. Nous avons dans le présent travail ainsi montré la déconnexion de la scène de La Grave de la scène nationale contrairement à une très forte connexion de la scène du Pilat à cette même scène nationale.

Ensuite, le traitement visuel des réseaux à partir d'un codage entretien par entretien permet d'étudier le point de vue des acteurs sur le réseau ; en montrant notamment l'étendue des points de vue et les éléments du réseau perçus. Ces points de vue peuvent ensuite être mis au regard du positionnement des acteurs dans la controverse afin d'analyser la dynamique de cette dernière.

La visualisation et l'analyse de réseau permet également d'étudier le rôle de certains types de relations en particulier – comme nous l'avons fait pour les flux de connaissances. En effet, il est possible de saisir la forme du réseau pour chaque type de relation souhaité.

Nous avons aussi mis en évidence une avancée méthodologique permise par l'utilisation des outils de visualisation. Ainsi, il deviendrait possible de rendre visible une forme de social 4. En effet, nous posons l'hypothèse que si un acteur perçoit un actant mais pas son réseau, cet actant reste une forme de plasma pour l'acteur en question. C'est ce que nous avons montré pour la perception de l'actant bruit par des détracteurs des LMHR.

Enfin (nous ne prétendons pas ici à l'exhaustivité), le codage des matrices de relations

visant à visualiser les réseaux étudiés permet de prendre en compte systématiquement ce qui circule. Cela oblige à réfléchir sur la nature des relations mises en jeu. L'approche étant symétrique, les relations concernent tant des humains que des non-humains. Le chercheur est alors contraint de s'interroger sur la nature des relations entre humains aussi bien qu'avec des non-humains. Ceci nous a posé quelques difficultés lorsque nous avons cherché à faire émerger la nature des relations mises en jeu. Nous avons finalement fait le choix de définir un maximum de relations s'appliquant dans tous les cas (pour des relations entre humains et pour des relations avec des non-humains, voire des relations entre non-humains) et s'approchant le plus possible des flux décrits par les acteurs interrogés. Néanmoins, nous avons été confrontés à des relations entre humains ne pouvant s'appliquer à des relations avec des non-humains. Nous avons donc combiné ces différents types de relation. Cette remarque prolonge la discussion de Grossetti (2007) sur les limites de la symétrie.

Selon lui, « la symétrie généralisée butte sur l'asymétrie des associations. [...] Il n'est pas absurde de transposer certaines notions de l'analyse des réseaux aux « non-humains », [...] l'incompatibilité n'est pas totale, mais [...] la symétrie généralisée pose des problèmes. » (Grossetti 2007 p. 6). Il propose alors une première solution : « conserver la notion d'acteur pour les humains ou groupements d'humains qui produisent des descriptions, des discours et des histoires, et considérer les non-humains comme des ressources, à condition que celles-ci puissent se transformer selon les situations en contraintes ou en enjeux, et de se présenter souvent sous les trois formes à la fois. ». Il avance ensuite une seconde idée : « si l'on craint que le répertoire des ressources, même nuancé comme je l'ai proposé, présente le risque d'effacer à nouveau à l'excès les « non-humains » de l'analyse, on peut aussi explorer une deuxième solution, qui consiste à conserver le terme d'« actants », tout en reconnaissant aux humains et à leurs associations leurs spécificités. Il faudrait alors construire un répertoire pour les relations impliquant des non-humains, peut-être opérer des distinctions entre les « vivants » et les « non-vivants », entre les « non-humains » observables par le sociologue et les autres, et d'autres encore. » (Grossetti 2007 p. 7). Sans avoir été explicité de telle sorte, notre codage des relations a procédé à ce type de distinction puisque certaines relations ne peuvent s'appliquer qu'à des humains entre eux, d'autres également à des humains avec des non-humains, d'autres encore, à tout type d'association, y compris des associations de non-humains.

Ainsi, de nettes avancées ont été relevées, mais l'approche proposée présente également quelques limites qu'il est utile d'analyser ici pour pouvoir faire progresser notre méthodologie.

Les matrices que nous avons réalisées ne permettent pas de visualiser la dynamique des réseaux retracés. Toutes les temporalités de relations se trouvent inscrites dans un seul et même plan. Ce qui pose un problème majeur de traitement des données. Une relation ponctuelle, une relation durable, une relation passée ne sont pas discriminées dans les graphes obtenus.

La profondeur temporelle des relations a, dans ce manuscrit, été redonnée grâce au récit et à l'analyse qui a été faite des graphes. Il aurait néanmoins été préférable de coder systématiquement la nature temporelle de chaque relation dans les matrices. C'est ce que nous

escomptions réaliser au départ de la phase de codage des données. Il s'est cependant avéré que l'ampleur de la tâche et les informations à notre disposition ont rendu impossible ce travail.

Ensuite, le logiciel que nous avons utilisé pour la visualisation des graphes, Gephi – le plus facile d'accès pour nous – ne permet pas de prendre en compte les relations multiples. Il nous a donc fallu simplifier les données codées dans les matrices, par une concaténation des relations, perdant ainsi une certaine souplesse dans l'analyse de la richesse des natures de relation.

Enfin, la méthode utilisée pour coder les données, c'est-à-dire partir des entretiens réalisés pour obtenir des points de vue d'acteur sur le réseau, a révélé certaines limites. Ainsi, une partie des relations existantes est souvent implicite. Un acteur qui évoque un individu faisant partie de telle ou telle association ne va pas nécessairement indiquer cette appartenance bien qu'il en soit conscient parce qu'il considère que nous le savons également. N'ayant pas anticipé ce problème lors des enquêtes, nous nous sommes retrouvés confrontés à la question de savoir jusqu'où coder les relations qui nous semblaient implicites.

Des questions relatives à l'appartenance à différents groupes de l'acteur interrogé ainsi que des acteurs qu'il évoque, se posent également. Pour ne pas tomber dans le biais de reconstruire des groupes constitués *a priori*, il est nécessaire d'obtenir des informations à ce sujet en amenant la personne interrogée à évoquer un maximum de ses attachements ; ce que nous n'avons pas systématiquement réussi à faire aussi complètement que nous l'aurions souhaité.

Ces remarques sont le point de départ d'évolutions méthodologiques qui nous permettront de mener plus loin les avancées permises par la combinaison d'une approche par l'acteur-réseau avec l'utilisation d'outils de visualisation et d'analyse basés sur la théorie des graphes ; avancées que laissent entrevoir nos travaux de thèse. Il devient indispensable de faire émerger l'ensemble des relations dont la personne interrogée a connaissance, même si celles-ci peuvent parfois paraître évidentes, ainsi que l'ensemble de ses attachements (dans la mesure où ils semblent pertinents pour l'objet étudié bien sûr). Cela amène à se demander jusqu'où aller afin de ne pas entraîner un allongement inconsidéré de la durée des entretiens.

## PERSPECTIVES DE RECHERCHE

---

Les limites évoquées laissent présager des perspectives de recherche ; d'un point de vue théorique et méthodologique d'abord.

On peut s'interroger sur les manières qui seraient pertinentes pour traiter la dynamique de réseaux du type « acteur-réseau ». Comment prendre en compte la temporalité des relations ?

Un important travail reste également à effectuer dans la perspective de gérer les relations multiples avec les outils de visualisation et d'analyse de réseau. Il faut encore également affiner la connaissance des natures de relations mises en jeu dans les réseaux liés à des controverses et des conflits.

Une poursuite des travaux visant à combiner analyse de type acteur-réseau et utilisation d'outils de visualisation de réseau demanderait également à proposer une méthodologie rigoureuse d'intégration de données de statuts différents (entretiens, observation, analyse de documents etc.) au codage des matrices de relations.

En ce qui concerne plus spécifiquement l'objet de cette thèse – les LMHR – différents points restent à approfondir.

Ce que nous avons appelé – sans doute avec un peu trop de prétention – « première approche ethnographique des LMHR » n'est en fait qu'une très partielle ébauche de ce que pourrait être une authentique approche ethnographique des activités. Ce champ d'investigation reste ouvert, nous n'avons fait qu'effleurer la question afin de présenter l'objet de nos recherches au lecteur.

Ensuite, un certain nombre des acteurs rencontrés dans le cadre de nos enquêtes nous ont demandé si nous proposerions une analyse des retombées économiques liées aux activités motorisées, ou à l'inverse des impacts négatifs qu'elles pourraient avoir sur les autres domaines liés aux activités non motorisées – souffrant du dérangement occasionné par les moteurs. Nous n'avons pas abordé cette question économique liée aux LMHR, en dehors du fait que nous avons évoqué les arguments des acteurs à ce sujet. Là-encore, ce champ d'investigation reste à explorer.

Pour finir – nous sommes ici consciente que ces pistes ne sont pas exhaustives – notre étude s'est limitée à l'analyse de trois scènes locales et de la controverse nationale sur le territoire français. Il serait intéressant d'élargir la focale en examinant ce qui se passe à l'échelle européenne car les règles ne sont pas les mêmes d'un pays à l'autre. Il pourrait donc être fructueux de mettre au jour la dynamique existant entre pays frontaliers. Dans une perspective comparative également mais sans parler de flux entre pays proches, une analyse comparative des problématiques liées aux LMHR en Europe et en Amérique du Nord pourrait permettre de mettre en évidence le rôle joué par la nature et l'étendue des espaces ainsi que par le rapport que les hommes ont à ces espaces ; tout à fait différents d'un côté et de l'autre de l'océan Atlantique.

# **Bibliographie**

- Alfano, G. (2002), « Scribe, dé-scription, description : ce que la sociologie de la traduction fait au terrain. À propos d'un dispositif muséographique », *Études de communication. langages, information, médiations*, (D. Vandiedonck and E. Da Lage, eds.), (25), 51–69.
- Allignol, D. (1989), *4x4 et tout terrain*, Paris: Solar.
- Amblard, F., and G. Deffuant (2006), "Certaines propriétés d'un réseau social facilitent la propagation de l'extrémisme," *Les Cahiers d'Interactions localisées*, 2(Numéro spécial Mathématique des réseaux), 15–38.
- Attitude Quad Isère (2008), "Dossier Attitude Quad Isère."
- Audoin-Dubreuil, A. (2008), *Les croisières citroën : La première traversée du Sahara en autochenille*, Grenoble: Glénat.
- Ayala, R.D., P. Strivastava, C.J. Brodbeck, E.A. Carter, and T.P. Mc Donald (2005), "Modeling sediment transport from an off-road vehicle trail stream crossing using WEPP model."
- Bachelard, G. (1938), *La formation de l'esprit scientifique*, Paris: Vrin.
- Bagla-Gökalp, L. (2000), "Quelques approches sociologiques de réseaux sociaux," *ASp. la revue du GERAS*, (M. Perrin, M. Petit, and J. Martin, eds.), (27-30), 201–29.
- Barbier, R., and J. Y. Trépos (2007), "Humains et non-humains : un bilan d'étape de la sociologie des collectifs," *Revue d'anthropologie des connaissances*, 1(1), 35–58.
- Bardin, L. (1977), *L'analyse de contenu*, Paris: PUF.
- Bardini, T. (1996), "Changement et réseaux socio-techniques: De l'inscription à l'affordance," *Réseaux*, 14(76), 125–55.
- Béguin, P., and Y. Clot (2004), "L'action située dans le développement de l'activité," *Activités - revue électronique*, 1(2), 35–49.
- Béliveau, J., R. Parent, and J. Roch (2006), "Parcours collectif d'apprentissage organisationnel : une stratégie de recherche qualitative porteuse pour l'étude du transfert des connaissances," *Recherches Qualitatives*, 26(2), 40–65.
- Bellefleur, M. (2002), *Le Loisir Contemporain: Essai de Philosophie Sociale*, Québec: PUQ.

- Benest, G. (2000), "Moteurs et nature," in *Sports de pleine nature et protection de l'environnement*, Limoges: Presses Univ. Limoges, 281–89.
- Benest, G., C. Dagneau, S. Philippot-Gasc, and F. Pougheon-Pultier (1990), "Les loisirs motorisés face aux réserves et parcs naturels : l'exemple du Vercors," Paris: Ministère de l'environnement, 154p.
- Benoit, B. (2001), "Modélisation et cartographie de la sensibilité des chemins à l'érosion," Mémoire de Master 1, Université de Savoie - Chambéry.
- Bérard, Y., and R. Crespin (2010), *Aux frontières de l'expertise : Dialogues entre savoirs et pouvoirs*, Rennes: Presses universitaires de Rennes.
- Bernardelli, J. L., and X. Cazard (1991), *La passion de l'aventure, Camel trophy*, Paris: Stock.
- Bessy, O. (2005), "Sociologie des pratiquants de l'extrême. Le cas de figure des participants au Grand Raid de La Réunion," *STAPS*, (3), 57–72.
- Bessy, O., and M. Mouton (2004), "Du plein air aux sports de nature. Nouvelles pratiques, nouveaux enjeux," *Cahiers Espaces*, (81), 13–29.
- Beuret, J. E. (2006a), *La conduite de la concertation: Pour la gestion de l'environnement et le partage des ressources*, Paris: Editions L'Harmattan.
- (2006b), "D'une scène à l'autre, la concertation comme itinéraire," *Natures Sciences Sociétés*, 14(1), 30–42.
- (2009), "L'analyse comparative d'itinéraires de concertation : produire des références pour appuyer de dynamiques locales," in *Environnement : décider autrement : Nouvelles pratiques et nouveaux enjeux de la concertation*, Paris: L'Harmattan, 21–44.
- Beuret, J. E., and C. Trehet (2001), "Pour la gestion concertée de l'espace rural : appuyer des médiations territoriales," *Le courrier de l'environnement*, (43), 25–39.
- Blanchet, A., and A. Gotman (1992), *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*, Paris: Nathan.
- Blondiaux, L. (2000), "La démocratie par le bas : Prise de parole et délibération dans les conseils de quartier du vingtième arrondissement de Paris," *Hermès*, (26-27), 323–38.
- Boltanski, L., and L. Thévenot (1991), *De la justification : les économies de la grandeur*, Paris:

Gallimard.

- Bongrand, P., and P. Laborier (2005), "L'entretien dans l'analyse des politiques publiques: un impensé méthodologique?," *Revue française de science politique*, 55(1), 73–111.
- Bouhaouala, M., and P. Chifflet (2001), "Logique d'action des moniteurs des sports de nature : entre passion et profession," *Staps*, 56(3), 61–74.
- Bourdeau, P. (1995), "Tourisme diffus et développement territorial : le cas du tourisme sportif de nature," in *Le tourisme Diffus*, Université Blaise Pascal, Clermont-Ferrand: Ceramac, 73–89.
- Bourdieu, P. (1970), *La Reproduction*, Paris: Editions de Minuit.
- Bourg, D. (1997), *Nature et technique, essai sur l'idée de progrès*, Hatier.
- Bourguet, M., C. Moreux, and X. Piolle (1989), "La montagne, espace unique d'un loisir sans mesure ?," *Revue de géographie alpine*, 77(1), 227–42.
- Boutroy, E. (2007), "Insaisissable nature des APPN. Quelques réflexions d'un ethnologue," in *Sciences sociales et loisirs sportifs de nature*, L'argentière la Bessée: Editions du Fournel, 65–75.
- Le Breton, D. (2000), *Eloge de la marche*, Paris: Editions Métailié.
- (2002), *Conduites à risque*, Quadrige, Paris: Presses Universitaires de France - PUF.
- (2008), *Anthropologie du corps et modernité*, Paris: Presses Universitaires de France - PUF.
- Burt, R. S. (1982), *Toward a structural theory of action: network models of social Structure, Perception, and Action.*, New York: Academic Press.
- Bury, R.L., R.C. Wendling, and S.F. Mc Cool (1976), "Off-road recreational vehicles - A research summary, 1969 - 1975," Texas agricultural experiment station, College station, TX, Texas A&M Université system.
- Cadoret, A. (2011), "Quelle durabilité des formes de régulation des conflits littoraux?," *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, (Hors-série 9).
- Callicot, J.B. (1994), "Conservation values and ethics," in *Principles of conservation biology*, Sinauer Associates, G. K. Meffe, C. Carroll, and C. Ronald, eds., 24–49.

- Callon, M. (1986), "Éléments pour une sociologie de la traduction: la domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins-pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc," *L'Année sociologique*, 36, 169–208.
- Callon, M., P. Lascoumes, and Y. Barthe (2001), *Agir dans un monde incertain - Essai sur la démocratie technique*, Seuil.
- Callon, M., and A. Rip (1992), "Humains, non-humains: morale d'une coexistence," in *La terre outragée*, Paris: Diderot Editeur, 161–82.
- Caron, A., and A. Torre (2006), "Vers une analyse des dimensions négatives de la proximité," *Développement durable et territoires. Économie, géographie, politique, droit, sociologie*, (Dossier 7).
- Chateauraynaud, F. (2006), "Les asymétries de prises. Des formes de pouvoir dans un monde en réseaux," GSPR.
- — — (2007), "La contrainte argumentative. Les formes de l'argumentation entre cadres délibératifs et puissances d'expression politiques," *Revue européenne des sciences sociales. European Journal of Social Sciences*, (A. Bouvier and S. Bordreuil, eds.), (XLV-136), 129–48.
- Chevalier, V., and B. Dussart (2002), "De l'amateur au professionnel: le cas des pratiquants de l'équitation," *L'Année sociologique*, 52(2), 459–76.
- Chifflet, P. (1990), "Les fédérations sportives : politiques, stratégies, publics. Logiques de fonctionnement du système sportif Français.," Service de documentation et de publication, Université Joseph Fourier, UFR APS, Grenoble.
- Chin, A., D.M. Rohrer, D.A. Marion, and J.A. Clingenpeel (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, 292–96.
- Clément, J. P. (1995), "Contributions to the sociology of Pierre Bourdieu to the sociology of sport," *Sociology of Sport Journal*, 12, 147–57.
- Coenen-Huther, J. (2003), "Le problème de la preuve en recherche sociologique qualitative," *Revue européenne des sciences sociales*, 41(128), 63–74.
- Créac'h, C., and A. Sébileau (2004), "La formation des 'habitus de navigateurs'," in *Dispositions et*

*pratiques sportives: débats actuels en sociologie du sport*, Société de Sociologie du Sport de Langue Française, ed., Paris: Editions L'Harmattan, 99–111.

Cronon, W. (2009), "Le problème de la wilderness, ou le retour vers une mauvaise nature," *Ecologie & politique*, 38(1), 173.

Crozier, M., and E. Friedberg (1977), *L'acteur et le système: Les contraintes de l'action collective*, Paris: Seuil.

Dahl, R.A. (1957), "The concept of power," *Behavioural Sciences*, (2), 201–18.

Daller, J.F. (2007), "La mutation des représentations socio spatiales de la nature : le conflits comme révélateur des enjeux pour l'espace," Mémoire de Master 2, CERMOSEM, Le Pradel, Ardèche.

Degenne, A., and M. Forsé (1994), *Les réseaux sociaux: une analyse structurale en sociologie*, Paris: Armand Colin.

Descola, P. (2004), "Le sauvage et le domestique," *Communications*, 76(1), 17–39.

Dumazedier, J. (1962), *Vers une civilisation du loisir ?*, Paris: Seuil.

——— (1974), *Sociologie empirique du loisir: critique et contre-critique de la civilisation du loisir*, Paris: Seuil.

——— (1988), *La civilisation du loisir*, Paris: Seuil.

Dumazedier, J., and A. Ripert (1966), *Le loisirs et la ville - loisir et culture.*, Paris: Seuil.

Faugier, E. (2009), "Contestation croisée anti-automobile au début du XXème siècle. Le cas du département du Rhône et de la province de Québec," in *Automobile les cartes du désamour*, Paris: Descartes et Cie, 81–92.

Feillet, R., S. Héas, and D. Bodin (2005), "Le « mois sport nature » en Bretagne comme concept de valorisation touristique du littoral : enjeux et paradoxes," in *Tourisme Sportif*, Lille: Presses Univ. Septentrion, 271–86.

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

- Fourastié, J. (1979), *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible*, Paris: Librairie Arthème Fayard.
- Fraenkel, B. (2006), "La carrière du concept d'actant," in *Les enjeux osciaux du langage, Hommage à Bernard Gardin*, Paris: Gerflint, 70–80.
- Freeman, L. C. (1979), "Centrality in social networks conceptual clarification," *Social networks*, 1(3), 215–39.
- Freund, J. (1976), "Sur deux catégories de la dynamique polémogène," *Communications*, 25(1), 101–12.
- (1983), *Sociologie du conflit*, Paris: Presses Universitaires de France.
- Friedberg, E. (1993), *Le pouvoir et la règle*, Paris: Seuil.
- Gauvrit, L., and O. Mora (2009), "Les (nouvelles) ruralités en débat: une étude prospective de l'INRA et quelques controverses," *Courrier de l'Environnement de l'INRA*, (57), 5–22.
- Goffman, E. (1974), *Les rites d'interaction*, Paris: Les Editions de Minuit.
- Granier, M., and B. Kalaora (1996), "«L'évolution des aspirations sociales à propos du littoral et de sa protection»,” *Revue technique du tourisme et des loisirs*, 44–53.
- Granovetter, M. S. (1973), "The strength of weak ties," *American Journal of Sociology*, 78(6), 1360–80.
- Grossetti, M. (2007), "Les limites de la symétrie," *SociologieS*, (Débats).
- Guba, E.G., and Y.S. Lincoln (1989), *Fourth Generation Evaluation*, Newbury Park: CA Sage Publications.
- Habchi, K. (2001), "Vers une valorisation du territoire de Moselle et Madon par les activités physiques de pleine nature," Mémoire de Master 2, Université Henri Poincaré, Nancy.
- Hausherr, F. (2009), "Evaluation de l'expérimentation pour l'élaboration des Plans Départementaux des Itinéraires de Randonnée Motorisée (PDIRM)," Vallon Pont d'Arc: Pôle Ressources National Sports de Nature, 36 p.
- Haye, L. (2009), "Les loisirs motorisés en espace naturel : controverse et exemple de conflits et réseaux d'acteurs en Isère," Mémoire de Master 2, Université Joseph Fourier, Grenoble.

- Haye, L., and J. P. Mounet (2011), “‘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, 73–84.
- Herpin, N., and A. Chenu (2002), “Une pause dans la marche vers la civilisation des loisirs ?,” *Economie et statistique*, 352(1), 15–37.
- Hervieu, B., and J. Viard (1996), *Au bonheur des campagnes (et des provinces)*, Monde en cours, La Tour d’Aigues: Editions de l’Aube.
- Hoibian, O. (1997), “Au-delà de la verticale... L’alpinisme sport des élites ou sport pour tous ? Les enjeux de la définition légitime d’une pratique. Contribution à la sociogenèse du champ des activités physique et des sports,” Thèse de Doctorat, Orsay: Université Paris 11, Orsay.
- Jacob, G. R., and R. Schreyer (1980), “Conflict in outdoor recreation: A theoretical perspective,” *Journal of leisure research*, 12(4), 368–80.
- Jay, R. (2003), “Les Commissions Départementales des Espaces, Sites et Itinéraires relatifs aux sports nature : Vers une gestion concertée des espaces de pratique des sports nature? L’exemple des Côtes d’Armor,” Mémoire de Maîtrise, Université Rennes 2.
- Jobert, B. (1992), “Représentations sociales, controverses et débats dans la conduite des politiques publiques,” *Revue française de science politique*, 42(2), 219–34.
- Julien, J. (2010), “Le tourisme sportif estival en montagne,” Mémoire, IAE Orléans.
- Kalaora, B. (1996), “Le culte contemporain de la Nature,” in *Natures en tête*, Neufchâtel, 85–109.
- Kaufmann, J. C. (2008), *L’entretien compréhensif*, Paris: Armand Colin.
- Knobé, S. (2007), “Dépassement et transformation de soi. Comment devenir pratiquant d’ultrafond ?,” *Terrains & travaux*, (1), 11–27.
- Larrère, C. (1997), *Les Philosophies de l’environnement*, Paris: Presses Universitaires de France - PUF.
- Laslaz, L. (2005), “Les zones centrales des Parcs Nationaux alpins français (Vanoise, Ecrins, Mercantour) : des conflits au consensus social ? : contribution critique à l’analyse des processus territoriaux d’admission des espaces protégés et des rapports entre sociétés et

politiques d'aménagements en milieux montagnards," Thèse de Doctorat, Chambéry: Université de Chambéry.

——— (2006), "Pas feutrés et pneus crantés... Les Alpes françaises entre pratiques de 'nature' et loisirs motorisés, une approche des conflits d'usages autour de la mobilité touristique," in *Cahiers de Géographie : Transport et tourisme*, Chambéry, 267–79.

Latour, B. (1989), *la science en action*, Paris: La Découverte.

——— (1991), *Nous n'avons jamais été modernes : Essai d'anthropologie symétrique*, Paris: La Découverte.

——— (2006), *Changer de société, refaire de la sociologie*, Paris: La Découverte.

Latour, B., P. Jensen, and T. Venturini (In press), "The whole is always smaller than its parts - A digital Test of GabrielTarde's Monads," *The British Journal of Sociology*, 63(4).

Laupin, M. (2006a), "Evaluation des pratiques de loisirs motorisés au sein du Parc Naturel Régional de Chartreuse (France), et propositions de gestion," Travail de diplôme, Ecole d'ingénieur de Lullier.

——— (2006b), "Maîtriser la circulation des véhicules motorisés dans les espaces naturels," *Magazine de la fédération des parcs naturels régionaux de France*, (26), 4.

Law, J. (1994), *Organizing modernity*, Oxford: Blackwell.

Lazega, E. (1994), "Analyse de réseaux et sociologie des organisations," *Revue française de sociologie*, 35(2), 293–320.

Lemieux, V., and M. Ouimet (2004), *L'analyse structurale des réseaux sociaux*, Paris: De Boeck Supérieur.

De Léséleuc, E. (2000), "Voler et donner: ethnosociologie d'un lieu anthropologique: le site d'escalade de Claret," Thèse de Doctorat, Montpellier: Université de Montpellier 1.

Lévêque, C. (2003), "Quelles natures voulons-nous ? : quelles natures aurons-nous ?," in *Quelles natures voulons-nous ? : pour une approche socio-écologique du champ de l'environnement*, Environnement, C. Lévêque, S. Van der Leeuw, and I. Reynier, eds., Paris: Elsevier, 13–21.

Lévi-Strauss, C. (1962), *La pensée sauvage*, Paris: Presses pocket.

- Lévy, J., and M. Lussault (2003), *Dictionnaire de la géographie*, Paris: Belin.
- Lipovetsky, G. (1983), *L'ère du vide*, Paris: GALLIMARD.
- Manning, R. (1985), "Crowding norms in backcountry settings : a review and synthesis," *Journal of Leisure Research*, 17(2), 75–89.
- Manning, R., W. Valliere, B. Minter, B. Wang, and C. Jacobi (2000), "Crowding in parks and outdoor recreation: A theoretical, empirical, and managerial analysis," *Journal of Park and Recreation Administration*, 18(4), 57–72.
- Manon (2005), "Horizon 2020. Conflits d'usage dans les territoires quel nouveau rôle de l'Etat ?," *Les regards prospectifs*, Paris: Commissariat général du Plan, 197.
- Mao, P. (2003), "Les lieux de pratiques sportives de nature dans les espaces ruraux et montagnards. Contribution à l'analyse de l'espace géographique des sports.," Thèse de Doctorat, Grenoble: Université Joseph Fourier - Grenoble 1.
- Mao, P., and P. Bourdeau (2008), "Les lieux de pratique des sports de nature en France : une géographie différenciée," *Mappemonde*, 89(1).
- Marcouiller, D. W., I. Scott, and J. Prey (2008), "Outdoor recreation planning: a comprehensive approach to understanding use interaction.," *CAB Reviews: Perspectives in Agriculture, Veterinary Science, Nutrition and Natural Resources*, 3(090), 1–12.
- Martin, N., P. Bourdeau, and J.F. Daller (2012), *Les migrations d'agrément, du tourisme à l'habiter*, Paris: L'Harmattan.
- Massiera, B. (2003), "Le tourisme sportif en quête d'identité. La construction identitaire dans les organisations de tourisme sportif, entre idéologies sportives et matérialité professionnelle marchande.," Thèse de Doctorat, Nice: Université de Nice Sophia-Antipolis.
- McKibben, B. (1989), *The end of nature*, New York: Random House Inc.
- Mercklé, P. (2004), *Sociologie des réseaux sociaux*, Paris: La Découverte.
- Meyer, K.G. (2002), "Managing degraded off-highway vehicle trails in wet, unstable, and sensitive environments," U.S. National Park Service, 88.
- Michel, C. (2003), "L'accès du public aux espaces naturels, agricoles et forestiers et l'exercice du

- droit de propriété : des équilibres à gérer,” Thèse de Doctorat, ENGREF (AgroParisTech).
- Mormont, M. (2006), “Conflit et territorialisation,” *Géographie, économie, société*, 8(3), 299–318.
- (2009), “Globalisations et écologisations des campagnes,” *Etudes rurales*, n° 183(1), 143–60.
- Mougenot, C. (2003), *Prendre soin de la nature ordinaire*, Paris: Maison des Sciences de l’Homme.
- Moujahid, M. (2007), “Cadre juridique de la pratique des loisirs motorisés dans les espaces naturels.”
- Mounet, C. (2007), “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.
- Mounet, J. P. (1996), “Sports d’eau vive et pêche en rivière : un conflit asymétrique,” *STAPS*, (40), 7–20.
- (2000a), “Les activités sportives de nature en France : contraintes globales, flou organisationnel et stratégies d’acteurs,” Diplôme pour l’Habilitation à Diriger des Recherches, Université Joseph Fourier, Grenoble.
- (2000b), “Impact des activités sportives de nature sur le milieu humain,” *Cahiers Espaces*, (67), 216–25.
- (2007), “La gestion environnementale des sports de nature: entre laisser-faire, autorité et concertation,” *Développement durable et territoires*, (Varia).
- Mounet, J. P., C. Perrin-Malterre, and Y. Rech (2012), “Analyser les sports de nature : de l’ordre local au réseau,” in *Les sciences du sport en mouvement - Innovations et traditions théoriques en STAPS*, Paris: L’Harmattan.
- Olivier de Sardan, J. P. (2000), “Le « je » méthodologique. Implication et explicitation dans l’enquête de terrain,” *Revue française de sociologie*, 41(3), 417–45.
- Ollitrault, S. (2001), “Les écologistes français, des experts en action,” *Revue française de science politique*, 51(1), 105–30.
- Orfeuill, J. P. (2009), “L’anti-automobilisme hier, aujourd’hui, demain,” in *Automobile les cartes du*

*désamour*, Paris: Descartes et Cie, 49–58.

Ost, F. (1995), *La Nature hors la loi : l'écologie à l'épreuve du droit*, Paris: La Découverte.

Ouren, D. S., C. Haas, C.P. Melcher, S.C. Stewart, P.D. Ponds, N.R. Sexton, L. Burris, T. Fancher, and Z.H. Bowen (2007), "Environmental effects of off-highway vehicles on Bureau of Land Management lands: A literature synthesis, annotated bibliographies, extensive bibliographies, and internet resources," US: US Department of the Interior, US Geological Survey, 241.

Paget, E. (2007), "L'essor d'une petite entreprise prestataire de sport et de tourisme : complexité du secteur, logiques d'action et déterminants de sa croissance," Thèse de Doctorat, Grenoble: Université Joseph Fourier - Grenoble 1.

Perrin-Malterre, C., and J. P. Mounet (2009), "Canyoning et gestion de l'espace naturel. Les exemples du Vercors et du massif des Bauges," <http://www.espacestems.net/>.

Pestre, D. (2006), *Introduction aux science studies*, Paris: La découverte.

Pociello, C. (1981), *Sport et Société*, Paris: Vigot.

Pronovost, G. (1996), *Sociologie du temps*, Bruxelles: De Boeck Université.

— (1997), *Loisir et société: traité de sociologie empirique*, Québec: PUQ.

Rech, Y. (2010), "Les cosmopolitiques des sports de nature. Réseaux, controverse et démocratie participative dans les espaces de loisir sportif : contribution à une sociologie des collectifs," Thèse de Doctorat, Grenoble: Université Joseph Fourier - Grenoble 1.

Rein, M., and D. Schon (1991), "Frame-reflective policy discourse," in *Social sciences and modern states. National experiences and theoretical crossroads*, Cambridge: Cambridge University Press.

Reymbaut, O. (2005), "Nouvelles modalités de gestion territoriales mises à l'oeuvre dans le champ du tourisme et des loisirs sportifs de nature," Mémoire de Master 2, CERMOSEM, Le Pradel, Ardèche.

Ripoll, F. (2005), "S'approprier l'espace... ou contester son appropriation ?," *Noréis. Environnement, aménagement, société*, (F. Ripoll and V. Veschambre, eds.), (195), 29–42.

- Roqueplo, P. (1997), *Entre savoir et décision, l'expertise scientifique*, Versailles: Editions Quae.
- Routier, G. (2011), "De l'engagement au désengagement corporel : une approche sociologique plurielle des dynamiques, ruptures et permanences identitaires face à l'acceptation du danger dans les sports de nature," Thèse de Doctorat, Rennes: Université Rennes 2.
- Schafer, R. M. (2010), *Le paysage sonore : Le monde comme musique*, Marseille: Wildproject Editions.
- Schut, P. O. (2005), "L'exploration du monde souterrain entre science, tourisme et sport : une histoire culturelle de la spéléologie," Thèse de Doctorat, Lyon: Université Claude Bernard - Lyon 1.
- Scol, J. (2005), "L'enduro du Touquet : un week-end à la plage," in *Le tourisme sportif*, Lille: Presses Univ. Septentrion, 315–44.
- Shelby, B., T.A. Heberlein, J.J. Vaske, and G. Alfano (1983), "Expectations, preferences, and feeling crowded in recreation activities," *Leisure Sciences*, 6(1), 1–14.
- Simmel, G. (1995), *Le Conflit*, Belval: Circé.
- Soulé, B. (2007), "Observation participante ou participation observante ? Usages et justification de la notion de participation observante en sciences sociales," *Recherches Qualitatives*, 27(1), 127–40.
- 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., and C. B. LaPointe (2000), "Environmental and social effects of ATVs and ORVs: an annotated bibliography and research assessment," Burlington, Vermont, University of Vermont, Rubenstein School of Environment and Natural Resources.
- Sue, R. (1980), *Le loisir*, Que-sais-je, Paris: PUF.
- (1982), *Vers une société du temps libre*, Sociologie d'aujourd'hui, Paris: PUF.
- Tesnière, L. (1959), *Les éléments de syntaxe structurale*, Paris: Klincksieck.
- Thévenot, L. (1993), "Essai sur les objets usuels. Propriétés, fonctions, usages," *Raisons Pratiques*, (4), 85–111.

- (1994), “Le régime de familiarité. Des choses en personne,” *Genèses*, (17), 72–101.
- (2006), *L’action au pluriel : Sociologie des régimes d’engagement*, Paris: La Découverte.
- Theys, J. (2003), “La Gouvernance, entre innovation et impuissance. Le cas de l’environnement,” *Développement durable et territoires*, (Dossier 2).
- Thierry, B., and E. Vargiolu (1990), *4x4 Apprendre et comprendre*, Solo, Grenoble: Glénat.
- Tiercelin, C. (1993), *CS Peirce et le pragmatisme*, Paris: PUF.
- Torre, A., and J. E. Beuret (2012), *Proximités territoriales*, Paris: Economica.
- Touraine, A. (1969), *La Société post-industrielle*, Paris: Denoël.
- Trabal, P. (2007), “Les approches pragmatiques et la sociologie du sport,” in *Sociologie du sport débats et critiques*, Sports en société, Paris: L’Harmattan, 57–64.
- (2009), “Agir contre le dopage. Critiques et ajustements de la lutte antidopage,” in *Sensibilités pragmatiques*, Bruxelles: Peter Lang, 145–61.
- Trey, O. (1994), “Les conflits d’appropriation des espaces de pratique en surf,” in *Surf Atlantique, les territoires de l’éphémère*, Talence: Maison des Sciences de l’Homme de l’Aquitaine, 79–86.
- Vachée, C. (2000), “Représentations de la nature et comportements d’offre en escalade. Etude à partir de trois catégories d’acteurs : présidents de club, moniteurs brevetés d’Etat et équipeurs de falaises,” Thèse de Doctorat, Grenoble: Université Joseph Fourier - Grenoble 1.
- Venturini, T. (Draft Version), “Great Expectations : Méthodes quali-quantitatives et analyse des réseaux sociaux.”
- (2011), “What is second-degree objectivity and how could it be represented,” Séminaire W2S.
- Venturini, T., P. Girard, and M. Jacomy (2012), “Effet de réseau.”
- Veschambre, V. (2004), “Appropriation et marquage symbolique de l’espace: quelques éléments de réflexion,” *Espaces et Sociétés*, 21, 73–77.

- Viard, J. (2000), *Court traité sur les vacances, les voyages et l'hospitalité des lieux*, La Tour d'Aigues: Ed. de l'Aube.
- (2002), *Le sacre du temps libre. La société des 35 heures*, La Tour d'Aigues: Editions de l'Aube.
- (2006), *Eloge de la mobilité : Essai sur le capital temps libre et la valeur travail*, Editions de l'Aube.
- Vignal, B. (1999), "Sensibilité écologique et consommation de la nature," *Les Cahiers Espaces*, (62 "Tourisme et environnement"), 140–48.
- Vinck, D. (2007), "La médiation sociologique : entre éthique et pratique, la connaissance," in *Ethique, technique et démocratie.*, B. Feltz, B. Hériard Dubreuil, B. S. Lavelle, P. Goujon, and W. Lesch, eds., Louvain-la-Neuve: Academia-Bruylant, 253–70.
- Waller, D. M. (2010), "Retour à la vraie nature," *Ecologie & politique*, 39(1), 147–75.
- Watson, A. E., M. J. Niccolucci, and D. R. Williams (1994), "The nature of conflict between hikers and recreational stock users in the John Muir Wilderness," *Journal of Leisure Research*, 26(4), 372–85.
- Weber, M. (1971), *Économie et société*, Agora, Paris.
- Wilson, J.P., and J.P. Seney (1994), "Erosional impact of hikers, horses, motorcycles, and off-road bicycles on mountain trails in Montana," *Mountain research and development*, 14(1), 77–88.
- Wintz, M. (1995), "De la nature produite à la nature sans l'homme: Quelques représentations sociales de la nature à propos du projet d'aménagement de l'ill domaniale," *Le courrier de l'environnement*, (24), 23–47.

## **Tables et index**

## Table des abréviations

AFC	: Analyse Factorielle des Correspondances
AG	: Assemblée Générale
ANT	: Actor Network Theory
APPN	: Activités Physiques de Pleine Nature
ASR	: Analyse Structurale des Réseaux
CALME	: Coordination nationale pour l'Adaptation des Loisirs Motorisés à l'Environnement
CB	: Citizen Band
CDESI	: Commission Départementale des Espaces Sites et Itinéraires
CG	: Conseil Général
CNESI	: Conseil National des Espaces Sites et Itinéraires
Codever	: Collectif de défense des loisirs verts
Coramuc	: Collectif des randonneurs motorisés et usagers des chemins
ESI	: Espaces Sites et Itinéraires
FF4x4	: Fédération Française de 4x4
FFCAM	: Fédération Française des Club Alpins de Montagne
FFM	: Fédération Française de Motocyclisme
FFMC	: Fédération Française des Motards en Colère
FFQ	: Fédération Française Quad
FRAPNA	: Fédération Rhône Alpes de Protection de la Nature
FFRP	: Fédération Française de Randonnée Pédestre
FNE	: France Nature Environnement
ID	: Identifiant
IGN	: Institut Géographique National
LM	: Loisirs Motorisés
LMHR	: Loisirs Motorisés Hors Route
MW	: Mountain Wilderness
ONCFS	: Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage
ONF	: Office National des Forêts
OT	: Office de Tourisme
PDESI	: Plan Départemental des Espaces Sites et Itinéraires
PDIPR	: Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée
PDIRM	: Plan Départemental des Itinéraires Randonnée Motorisés
PDV	: Point De Vue
PNE	: Parc National des Ecrins
PNR	: Parc Naturel Régional
PPT	: Pilat pour Tous
PRNSN	: Pôle Ressources National des Sports de Nature
VTT	: Vélo Tout Terrain

# Table des Figures

Figure 1: Une triple interrogation.....	21
Figure 2: Organisation du Manuscrit.....	24
Figure 3: Illustration des possibilités de visualisation de natures de relations variées.....	82
Figure 4: Les différents types de centralité.....	84
Figure 5: Exemple de graphe simplifié montrant des liens entre deux scènes.....	85
Figure 6: Typologie des motos allant sur la route et sur les chemins.....	127
Figure 7: Poids maximum selon le type de moto.....	127
Figure 8: Cylindrée maximum selon le type de moto.....	127
Figure 9: Les différents types de moto tout-terrain.....	128
Figure 10: Typologie des pratiques de LMHR en fonction des espaces traversés et du degré de confrontation aux éléments naturels.....	134
Figure 11: Typologie des pratiques de LMHR et arguments de la controverse associés.....	155
Figure 12: Frise chronologique des mobilisations autour des LMHR.....	157
Figure 13: Variation des paysages sonores.....	211
Figure 14: Image extraite du site Internet de la Coramuc.....	218
Figure 15: Exemple de panneau créé par la Coramuc et installé dans des zones où les pratiquants sortent des chemins.....	219
Figure 16: Vision schématique du réseau relatif à la controverse et aux conflits autour des LMHR .....	227
Figure 17: Légende des schémas de circulation de connaissances.....	261
Figure 18: Trois morphotypes d'itinéraires de concertation. Source : Beuret, 2006.....	285
Figure 19: Itinéraire de la concertation dans le PNR du Pilat.....	287
Figure 20: Itinéraire de la concertation autour du projet Attitude Quad Isère.....	289

Figure 21: Itinéraire de la concertation pour l'expérimentation PDIRM.....	291
Figure 22: Dynamique d'évolution du réseau.....	311
Figure 23: Espace des antagonismes selon l'échelle spatiale et le degré d'abstraction par rapport à la réalité.....	315
Figure 24: Schéma simplifié de la dynamique controversée / conflits sur le terrain.....	317
Figure 25: Les Associations (ellipses de couleur) et le réseau (composé de l'ensemble des ellipses) .....	319

## Table des Tableaux

Tableau 1: Proximités et conflits en milieu rural. Source : Caron et Torre (2006).....	39
Tableau 2: Sources potentielles de conflits.....	69
Tableau 3: Nature des relations du réseau étudié.....	79
Tableau 4: Extrait d'une matrice de relation anonymisée.....	80
Tableau 5: Liste des entretiens effectués pour chaque scène et chaque statut d'acteur (les entretiens enregistrés apparaissent en gras).....	97
Tableau 6: Liste des entretiens effectués lors de notre Master 2 pour la démarche Attitude Quad Isère.....	98
Tableau 7: Matrice des relations.....	105
Tableau 8: Extrait de la table des relations.....	106
Tableau 9: Table des actants.....	107

## Table des Graphes

Graphe 1: Point de vue d'un acteur de la défense des LMHR.....	108
Graphe 2: Graphe des relations de lobbying extrait du réseau total de relations.....	109
Graphe 3: Point de vue de DR spatialisé par camps.....	112
Graphe 4: Ego-réseau de SOS Chemins spatialisé par scènes.....	113
Graphe 5: Nature des liens de l'ego-réseau de la loi de 1991, spatialisation par scènes.....	182
Graphe 6: Nature des liens de l'ego-réseau de la circulaire Olin, spatialisation par scènes.....	185
Graphe 7: Ego-réseau de l'actant « carrossabilité », spatialisation par scènes.....	187
Graphe 8: Position de la Loi de 1991 et de la Circulaire Olin dans le réseau global selon une spatialisation par scènes.....	189
Graphe 9: Ego-réseau du projet de charte du PNR du Pilat, spatialisation par scènes.....	196
Graphe 10: Ego-réseau du PNR du Pilat, spatialisation par scènes.....	197
Graphe 11: Ego-réseau des associations PPT et SOS chemin, spatialisation par scènes.....	198
Graphe 12: Ego-réseaux du bruit pour les points de vue d'acteur défendant les LMHR.....	213
Graphe 13: Ego-réseaux du bruit pour les points de vue d'acteur détracteurs des LMHR.....	213
Graphe 14: Ego-réseau du bruit issu du point de vue d'un dirigeant d'une grande marque, constructeur de motos et quads.....	214
Graphe 15: Points de vue d'acteurs s'opposant aux LMHR sur la scène nationale.....	234
Graphe 16: Points de vue d'acteurs défendant les LMHR sur la scène nationale.....	239
Graphe 17: Points de vue d'acteurs se mobilisant sur une scène locale.....	245
Graphe 18: Points de vue d'acteurs gérant les LMHR sur la scène nationale.....	251
Graphe 19: Points de vue d'acteurs gérant les LMHR sur une scène locale.....	257

Graphe 20: Graphe spatialisé avec l'algorithme de Fruchterman-Reingold.....	280
Graphe 21: Réseaux des liens entre actants de la scène de La Grave (bleus) et de la scène nationale (violets).....	297
Graphe 22: Réseau des liens entre actants de la scène de La Grave (bleus) et de la scène du Pilat (jaunes).....	298
Graphe 23: Réseau des liens entre actants de la scène du Pilat (jaunes) et de la scène nationale (violets).....	299
Graphe 24: Réseau des liens entre actants de la scène Attitude Quad (bleu ciel) et de la scène nationale (violets).....	300

## Table des Cartes

Carte 1: Carte de situation du PNR du Pilat et relief. Source : Benoit, 2011.....	161
Carte 2: Les sites écologiques prioritaires du PNR du Pilat. Source : Benoit, 2011.....	162
Carte 3: Zones de silence et Traversante. Source : Réunion Comité Chemins, 2011.....	163
Carte 4: Carte de situation du canton de La Grave – Villar d'Arène par rapport au Parc National des Ecrins. Source : Parc National des Ecrins, modifié par l'auteur.....	165
Carte 5: Carte de situation de la zone Natura 2000 du canton de La Grave. Source : Document d'objectif – Plateau d'Emparis – Goléon, 2011, modifié par l'auteur.....	166
Carte 6: Adret (moitié haute de la carte) et ubac (moitié basse de la carte) du canton de La Grave Villar d'Arène avec les limites de la zone Natura 2000 et de la zone cœur du PNE. Données cartographiques ©2012 Google.....	167
Carte 7: Carte des communes couvertes par l'Office de tourisme de Mandrin-Chambaran. Source : Office de tourisme de Mandrin-Chambaran.....	169
Carte 8: Localisation du secteur de la Buffe sur le canton de La Grave – Villar d'Arène. Données cartographiques ©2012 Google.....	205

# Table des Matières

Remerciements.....	6
Note au lecteur.....	8
Introduction Générale.....	10
Les acteurs.....	11
les interrogations.....	12
Un problème qui intéresse le milieu sportif.....	13
Un problème pourtant peu traité par les chercheurs.....	14
Précisions sur L'objet de recherche, les LMHR.....	14
Une posture particulière.....	16
Approche adoptée.....	18
Première formulation de problématique et d'hypothèses.....	20
Annonce du plan.....	22
Partie 1 Cadrage problématique, théorique et méthodologique – Cheminement.....	26
Chapitre 1 Cadre général : Où ? Quand ? Quoi ?.....	27
1.1 Un état de nature particulier, une nature à enjeux.....	28
1.1.1) Une nature anthropisée.....	29
1.1.2) De la rupture nature / culture.....	30
1.1.2.a) Le sauvage et le domestique.....	31
1.1.2.b) Nous n'avons jamais été modernes.....	32
1.1.3) Nature espace de liberté vs nature privée, appropriée.....	33
1.1.4) Représentations de la nature et éthiques de l'environnement.....	35
1.1.5) Multifonction des espaces naturels.....	36
1.1.6) Conflits dans la nature.....	37
1.1.7) Conclusion.....	40
1.2 Les loisirs.....	40
1.2.1) Le temps de loisir, un temps social.....	40
1.2.2) Des conditions nécessaires de réalisation.....	41
1.2.3) Une histoire récente non figée.....	42
1.2.4) Loisirs et valeurs associées.....	43
1.2.5) Les loisirs dans la nature.....	44
1.2.6) Loisirs et rapports au corps.....	46
1.2.7) Sports de nature.....	47
1.2.7.a) Définition des sports de nature.....	47
1.2.7.b) Organisation des sports de nature.....	48
1.2.7.c) Motivations et interactions entre pratiquants.....	49
1.2.8) Conclusion.....	51

1.3 Les loisirs motorisés.....	51
1.3.1) Vade retro : tout sauf les loisirs motorisés.....	51
1.3.2) Quelques travaux sur les loisirs motorisés en France.....	52
1.3.3) Une littérature anglo-saxonne plus abondante.....	53
1.3.4) Un manque manifeste dans la littérature.....	54
Conclusion du chapitre 1.....	54
Chapitre 2 Cadrage théorique & Problématique.....	56
2.1 Considérations épistémologiques sur l'approche adoptée.....	56
2.1.1) Abduction.....	58
2.1.2) Induction.....	58
2.2 Problématique et cadrage théorique.....	59
2.2.1) Discussion de la notion de nature et de la place des objets.....	59
2.2.2) Approche par le(s) réseau(x).....	60
2.2.2.a) Études antérieures sur les sports de nature.....	60
2.2.2.b) Loisirs motorisés et acteur-réseau.....	62
2.2.2.c) De l'usage du terme d'« actant ».....	64
2.2.3) Un monde d'incertitudes.....	64
2.2.4) Déployer la controverse : de la controverse aux conflits et des conflits à la controverse.....	66
2.2.4.a) Pourquoi ne pas privilégier une entrée par les argumentaires de la controverse ?.....	66
2.2.4.b) Ce que nous entendons par controverse.....	66
2.2.4.c) Ce que nous entendons par conflit.....	67
2.2.4.d) Le micro et le macro dans un monde plat.....	70
2.2.4.e) De l'intérêt d'étudier les liens entre controverse et conflits.....	70
2.2.5) Incertitudes, centralité et pouvoir.....	72
2.2.5.a) Pouvoir et incertitudes.....	72
2.2.5.b) Centralité et pouvoir.....	73
2.2.6) Type des relations mises en jeu.....	74
2.3 Des limites de l'acteur-réseau aux outils de visualisation et d'analyse de réseau.....	80
2.3.1) Principes de base.....	80
2.3.1.a) Définition mathématique.....	81
2.3.2) Outils d'analyses.....	82
2.3.3) Combinaison ANT / ASR.....	85
2.3.4) Précautions épistémologiques.....	86
2.4 Une représentation des points de vue des acteurs sur le réseau.....	87
2.5 Sur les apports de l'analyse structurale quant aux liens entre pouvoir et incertitudes.....	88
Conclusion du chapitre 2.....	89
Chapitre 3 Méthodologie.....	91

3.1	Pré-enquête, première approche des LMHR et hypothèses abductives.....	91
3.2	Recueil des données.....	93
3.2.1)	Entretiens.....	94
3.2.1.a)	L'entretien comme point de vue d'acteur.....	95
3.2.1.b)	Choix des personnes interrogées.....	95
3.2.1.c)	Conditions de déroulement des entretiens.....	98
3.2.2)	Observation participante.....	99
3.2.2.a)	Les limites de l'entretien.....	99
3.2.2.b)	Les apports attendus de l'observation participante.....	100
3.2.2.c)	Observation participante ou participation observante.....	101
3.2.2.d)	Présentation des outils utilisés.....	102
3.2.3)	Analyse de documents.....	102
3.3	Validation des données.....	103
3.3.1)	Confirmabilité.....	103
3.3.2)	Carnets de suivi.....	103
3.4	Traitement des données.....	104
3.4.1)	Analyse thématique des entretiens et documents.....	104
3.4.2)	Analyse structurale des réseaux.....	104
3.4.2.a)	Logiciels utilisés.....	105
3.4.2.b)	Encodage des données.....	105
3.4.2.c)	Traitement visuel et mathématiques des données.....	107
3.5	Présentation des scènes étudiées.....	114
3.5.1)	Scène nationale.....	114
3.5.2)	Scène du Parc Naturel Régional du Pilat.....	114
3.5.3)	Scène du canton de La Grave – Villar d'Arène.....	115
3.5.4)	Scène des Chambarans (Attitude Quad).....	115
	Conclusion du chapitre 3.....	115
	Partie 2 Début de l'histoire, immersion.....	118
	Chapitre 1 Approche ethnographique des loisirs motorisés.....	119
1.1	Le 4x4.....	119
1.1.1)	Les engins et les modalités de pratique.....	120
1.1.1.a)	Les véhicules.....	120
1.1.1.b)	Les modalités de pratiques.....	121
1.1.2)	L'esprit d'aventure, les grandes conquêtes.....	122
1.1.3)	L'aventure aux portes de chez soi.....	124
1.1.4)	Le pilotage.....	125
1.1.5)	La cb (Citizen Band).....	125
1.1.6)	La carte IGN et le GPS.....	125
1.1.7)	L'aménagement du véhicule.....	126

1.2 La moto : trail, enduro, trial.....	126
1.2.1) Les engins.....	126
1.2.2) L'esprit deux-roues.....	129
1.2.3) L'équilibre.....	130
1.2.4) La conquête des sommets.....	131
1.2.5) L'entretien du véhicule.....	131
1.3 Le quad.....	131
1.3.1) Les engins.....	132
1.3.2) Le dernier arrivé.....	132
1.3.3) Le bouc émissaire.....	132
1.3.4) Reproduction du modèle de l'aventure.....	133
1.3.5) Le pilotage, d'aspect facile mais traître.....	133
Conclusion du chapitre 1.....	133
Chapitre 2 Première approche de la controverse, les arguments stéréotypés.....	135
2.1 Des incertitudes de diverses natures.....	135
2.1.1) Incertitudes économiques et sociales.....	135
2.1.2) Incertitudes écologiques.....	135
2.1.3) Incertitudes juridiques.....	136
2.1.3.a) Loi sur la circulation des engins motorisés dans les espaces naturels (5 janvier 1991), dite Loi Lalonde.....	136
2.1.3.b) Incertitudes et jurisprudences.....	137
2.1.3.c) Circulaire sur la circulation des quads et autres véhicules à moteur dans les espaces naturels (6 septembre 2005), dite circulaire Olin.....	138
2.2 Des acteurs qui se positionnent.....	139
2.2.1) Des acteurs divers.....	139
2.2.2) Deux camps et au-delà, les acteurs qui entrent dans la controverse.....	139
2.2.2.a) Partisans des loisirs motorisés.....	139
2.2.2.b) Détracteurs des loisirs motorisés.....	140
2.3 Les arguments de la controverse.....	141
2.3.1) Arguments économiques et sociaux.....	141
2.3.1.a) Bruit.....	141
2.3.1.b) Entre retombées économiques positives et externalités négatives.....	142
2.3.2) Arguments écologiques.....	142
2.3.2.a) Pollution et réchauffement climatique.....	142
2.3.2.b) Dégradation de la flore, dérangement de la faune et érosion.....	144
2.3.2.c) Petit territoire et sur-fréquentation.....	145
2.3.3) Controverse autour de la notion de modernité (Latour, 1991).....	145
2.3.3.a) Le moteur : entre moyen de se déplacer dans la nature, élément de culture bruyant et outil de domination.....	146

2.3.3.b) L'absence de goudron symbole de nature et source de controverse.....	146
2.3.4) Relation avec les autres usagers et les propriétaires et notion de respect.....	147
2.3.4.a) Des arguments stéréotypés qui se répondent.....	147
2.3.4.b) Des actions visant à se positionner.....	147
2.3.4.c) Des arguments comparables quant aux effets d'un bon ou d'un mauvais comportement mais des différences de perception.....	147
2.3.5) Des catégories de pratiquants discutées.....	148
2.3.5.a) Pratiques motorisées sportives vs pratiques motorisées de loisir.....	148
2.3.5.b) Pratique fédérée / pratique non fédérée – pratique encadrée / pratique non encadrée : pas d'unité dans les discours.....	149
2.3.5.c) Des types d'engins qui font plus ou moins débat.....	149
2.3.5.d) Opposition étranger / local.....	151
2.3.6) Opposition entre pratiques motorisées professionnelles et pratiques motorisées de loisir.....	151
Conclusion du chapitre 2.....	153
Chapitre 3 Historique des mobilisations.....	156
3.1 Début de l'histoire, création des collectifs nationaux.....	158
3.2 Renouveau de la controverse nationale.....	159
3.3 Initiatives locales.....	160
3.3.1) Scène du PNR du Pilat.....	160
3.3.1.a) Caractéristiques géographiques.....	160
3.3.1.b) Brève présentation des acteurs.....	163
3.3.2) Scène du canton de La Grave – Villar d'Arène.....	164
3.3.2.a) Caractéristiques géographiques.....	164
3.3.2.b) Brève présentation des acteurs.....	168
3.3.3) Scène des Chambarans.....	169
3.3.3.a) Caractéristiques géographiques.....	169
3.3.3.b) Brève présentation des acteurs.....	170
3.3.4) Petites histoires de ces scènes.....	170
Conclusion du chapitre 3.....	171
Conclusion de la deuxième partie.....	172
Partie 3 Retracer les associations - les objets au cœur des mouvements du collectif.....	175
Chapitre 1 Les règlements nationaux.....	176
1.1 Origines de la loi de 1991 et de la circulaire Olin.....	176
1.2 Perception des projets de textes par les protagonistes de la controverse.....	178
1.3 Enrôlement d'acteurs en amont de la signature de ces textes.....	178
1.3.1) Pour la loi de 1991.....	178
1.3.2) Pour la circulaire Olin.....	179

1.4	Enrôlement d'acteurs à la suite de la signature de ces textes.....	180
1.4.1)	Pour la loi de 1991.....	180
1.4.2)	Pour la circulaire Olin.....	183
1.4.3)	Des effets différents de ces textes sur le terrain.....	187
1.5	La loi et la circulaire face au temps.....	189
1.5.1)	La loi de 1991.....	189
1.5.2)	La circulaire Olin.....	190
	Conclusion du chapitre 1.....	191
Chapitre 2 Les agencements locaux.....		192
2.1	PNR du Pilat et projet de charte.....	192
2.1.1)	Chartes de PNR et circulation motorisée sur les chemins.....	192
2.1.2)	Le comité chemin.....	193
2.1.3)	De la confiance à la défiance.....	194
2.1.4)	Enrôlement d'acteurs de la scène nationale.....	195
2.1.5)	Deux associations plus ou moins bien établies sur le territoire.....	197
2.1.5.a)	Deux camps relativement étanches.....	199
2.2	Attitude Quad Isère.....	200
2.2.1)	Attitude Quad Isère, de quoi parle-t-on ? : bref historique de la démarche.....	200
2.2.2)	Une ébauche de réseau formé par la démarche Attitude Quad.....	201
2.2.3)	Les associations de protection de l'environnement et gestionnaires d'espace forestier non enrôlés dans le réseau.....	202
2.2.4)	La position ambiguë du conseil général.....	203
2.2.5)	Des acteurs de la scène nationale enrôlés.....	203
2.2.6)	Non pas UN réseau mais DEUX réseaux relativement étanches.....	203
2.3	Le canton de La Grave – Villar d'Arène.....	205
2.3.1)	Des acteurs relativement déconnectés.....	205
2.3.2)	Place et rôle des gestionnaires d'espaces.....	207
2.3.3)	Positionnement des institutions locales.....	208
	Conclusion du chapitre 2.....	208
Chapitre 3 Les objets du motorisé et les manifestations motorisées.....		210
3.1	Bruit et objets liés aux engins motorisés.....	210
3.1.1)	Le bruit.....	210
3.1.1.a)	Points de vue sur le bruit.....	212
3.1.2)	Les casques et autres protections.....	216
3.1.3)	Les moteurs.....	217
3.1.4)	Les panneaux.....	218
3.1.5)	Les câbles et autres « pièges ».....	220
3.1.6)	Les traces de pneu.....	221
3.1.7)	Conclusion.....	222

3.2 Les événements.....	222
3.2.1) Les grandes manifestations motorisées comme vitrine du tout terrain.....	222
3.2.2) Les enjeux nationaux.....	222
3.2.3) Les enjeux locaux.....	224
3.2.4) Conclusion.....	225
Conclusion du chapitre 3.....	226
Conclusion de la troisième partie.....	227
Partie 4 Interprétation - Discussion – Retour sur la théorie.....	230
Chapitre 1 De points de vue situés aux logiques d'action.....	231
1.1 Étendue des points de vue : qui voit quoi et jusqu'où ?.....	231
1.1.1) Logiques d'action d'opposants aux LMHR sur la scène nationale.....	235
1.1.2) Logiques d'action de défenseurs des LMHR de la scène nationale.....	240
1.1.3) Logiques d'action d'acteurs impliqués dans des conflits locaux.....	246
1.1.3.a) Logique des opposants à la pratique.....	246
1.1.3.b) Logique des défenseurs de la pratique.....	246
1.1.4) Logiques d'action de gestionnaires sur la scène nationale.....	252
1.1.5) Logiques d'action de gestionnaires sur une scène locale.....	258
Conclusion du chapitre 1.....	259
Chapitre 2 De la circulation des connaissances à l'expertise.....	260
2.1 Répartition et circulation des connaissances.....	260
2.1.1) Circulation des connaissances juridiques.....	263
2.1.2) circulation des connaissances naturalistes.....	265
2.1.3) Circulation des connaissances de terrain.....	267
2.1.4) Circulation des connaissances techniques.....	269
2.1.5) Conclusion.....	269
2.2 L'expertise militante, de l'écologiste au motoriste.....	271
2.2.1) Définitions.....	271
2.2.2) Des expertises situées.....	271
2.2.3) Des écologistes aux motoristes – diverses trajectoires militantes.....	273
2.3 acteurs-passerelle et expertise interactionnelle.....	275
Conclusion du chapitre 2.....	276
Chapitre 3 Stabilité, instabilité et innovation sociale.....	278
3.1 Analyse des jeux entre niveaux de social.....	282
3.1.1) En partant des détracteurs des LMHR.....	282
3.1.2) En partant des défenseurs des LMHR.....	283
3.1.3) Les actants fantômes.....	284
3.1.4) Les itinéraires de la concertation (Beuret, 2009).....	284
3.1.4.a) Itinéraire de concertation dans le PNR du Pilat.....	286

3.1.4.b) Itinéraire de concertation lié à la démarche Attitude Quad Isère.....	288
3.1.4.c) Itinéraire de concertation lié à l'expérimentation des PDIRM.....	290
3.1.5) LMHR et innovation sociale.....	292
3.1.6) Le rôle des non-humains dans les mouvements observés dans le réseau.....	293
3.1.6.a) Des couples de relation favorisant l'instabilité.....	294
3.1.7) Conclusion.....	295
3.2 Contextualisation par le local conflictuel ou par les collectifs nationaux.....	296
3.2.1) Frontières du réseau.....	296
3.2.2) Centralité du Pilat (et d'autres scènes conflictuelles).....	298
3.2.3) Localisation du global et redistribution du local.....	301
3.3 Marquage symbolique de l'espace.....	302
Conclusion du chapitre 3.....	303
Conclusion de la quatrième partie.....	305
Méta-interprétation & Conclusion Générale.....	307
Modélisations de la dynamique controversée / conflits.....	314
Quelles associations et quel réseau ?.....	317
Préconisations, perspectives de gestion.....	320
Apports et Limites de notre construction méthodologique.....	321
Perspectives de recherche.....	323

## **Résumé**

Le développement récent des Loisirs Motorisés Hors Route (LMHR) suscite une controverse et de vives réactions dans les milieux du sport et de la protection de l'environnement. Le phénomène est encore peu étudié, à la fois du fait qu'il est récent, que l'argumentation relève de plusieurs disciplines et que les loisirs motorisés, s'ils font partie sans problème de l'outdoor recreation nord-américaine, sont rejetés en France par les autres sportifs et ne sont pas reconnus de façon évidente comme relevant du domaine d'une discipline particulière.

Afin de combler un manque dans la littérature scientifique française, cette thèse vise à apporter une connaissance fine de la dynamique de la controverse – en tant qu'échange d'arguments génériques – et des conflits dont les LMHR font l'objet. Elle présente deux originalités majeures : sa thématique et son approche combinant les théories de l'acteur-réseau avec les outils de visualisation et d'analyse de réseau basés sur la théorie des graphes. Cette construction théorique et méthodologique visait à interroger les interrelations entre la controverse portée par des collectifs présents sur la scène nationale et les conflits et interactions sur le terrain. Pour cela, nous avons mené des enquêtes sur quatre scènes : la scène nationale (composée de collectifs pro et anti-motorisé, de Fédérations, de constructeurs, de gestionnaires et décideurs et d'élus) ; deux scènes locales conflictuelles où des démarches de gestion sont en cours (le PNR du Pilat et les Chambarans) ; une scène locale où aucun conflit n'est visible sur la scène publique (le canton de La Grave – Villar d'Arène).

Nos résultats montrent, que bien que la controverse trouve ses racines dans des conflits sur le terrain, il n'existerait pas de coprésence entre acteurs qui s'opposent. D'abord, en l'absence de conflit, la scène de La Grave apparaît déconnectée du reste du réseau. Ensuite, les détracteurs des LMHR se mobilisent dans la controverse mais ne cherchent pas directement à agir sur le terrain. Par contre, les défenseurs de la pratique s'impliquent, eux, aux deux niveaux. Enfin, les gestionnaires et agents de la police de l'environnement confrontés à la gestion des activités, nouent des liens sur le terrain et au niveau national, à la fois avec les défenseurs et les détracteurs des LMHR ; devenant parfois des acteurs-passerelles.

D'un point de vue théorique et méthodologique, les outils de visualisation et d'analyse de réseau ont montré leur intérêt dans le cadre d'une approche par l'acteur-réseau ; les perspectives apparaissent riches.

**Mots-clés** : Sociologie, loisirs motorisés hors route, théories de l'acteur-réseau, visualisation et analyse de réseau, controverse, conflits, gestion

## **Abstract**

The recent expansion of off road motorized recreation raises controversy and strong reactions from the worlds of sports and environmental protection. The phenomenon is still poorly studied, because it is recent, because the argumentation falls across disciplines and because motorized recreation is rejected by other recreationists. Moreover, motorized recreation is obviously not recognized as a domain of a particular discipline in France, whereas it is truly integrated to outdoor recreation in North America.

To fill a gap in the French literature, this thesis aims to provide a detailed understanding of the dynamics of the controversy - as an exchange of generic arguments - and conflicts around motorized recreation. The thesis has two main peculiarities: its theme and its approach combining the actor-network theory, visualization tools and network analysis based on graph theory. The aim of this theoretical and methodological building was to examine the interrelationships between the controversy – carried by groups who are present on the national scene – and conflicts and interactions in the field. To do this, we investigated four scenes: the national scene (composed of pro-motorized and anti- motorized collectives, Federations, manufacturers, managers, policy makers and elected officials), two local scenes where conflict management approaches are in progress (NRP Pilat and Chambarans), a local scene where no conflict is visible in the public arena (the township of La Grave - Villar d'Arène).

Our results show that although the controversy is rooted in conflicts on the field, there would be no copresence between opposing stakeholders. First, in the absence of conflict, the scene of La Grave is disconnected from the network. Second, critics of motorized recreation rally in controversy but do not try to act directly on the field. By contrast, the defenders of those activities imply them at both levels. Finally, managers and actors in charge of environmental police who face the management of the activities, build relationships in the field and at a national level, with both defenders and detractors of motorized recreation, sometimes becoming gateways actors.

From a theoretical and methodological point of view, tools for visualization and network analysis have shown their interest in the context of the actor-network theory: perspectives appear to be rich.

**Key words** : Sociology, off road motorized recreation, Actor-Network Theory, vialization and network analysis, controversy, conflicts, management.