

C.A.L.M.E.

Coordination nationale pour l'Adaptation des Loisirs Motorisés à l'Environnement

Propositions pour l'élaboration du décret d'application de l'article L.362-3, alinéa 4 du Code de l'environnement

Rappel : l'article L.362-3, alinéa 4 nouveau, introduit par l'article 22 la Loi n°2014-1545 du 20 décembre 2014 relative à la simplification de la vie des entreprises, sur un amendement de M. Fauré, est ainsi rédigé :
« *Par dérogation, le convoyage par ces engins de la clientèle vers les établissements touristiques d'altitude offrant un service de restauration est autorisé dans les conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat* »

Les mots « ces engins » désignent les « engins motorisés conçus pour la progression sur neige », mentionnés à l'alinéa précédent.

Remarque préliminaire : le législateur a introduit cette disposition nouvelle dans le contexte d'une dérogation. Selon une jurisprudence constante, une dérogation est toujours d'interprétation restrictive. De fait, cet article est partie du Livre III, Titre IV, section 1 intitulée « Restrictions à la circulation motorisée »

Cadrage (1) : Que signifie « convoyage de la clientèle » ?

Il est de jurisprudence constante, et cela a encore été rappelé le 5 novembre 2014 par le Conseil d'État (décision n° 365121du 5 novembre 2014) qui annulait une autorisation UTN portant sur la création d'itinéraires de randonnées en motoneige, que **balades et randonnées en motoneiges et véhicules assimilés étaient interdites par la loi, en vertu du troisième alinéa du même article.**

La dérogation apportée par le quatrième alinéa nouveau permet, pour renforcer les conditions de rentabilité économique de ces établissements, le convoyage, c'est à dire l'accompagnement des clients vers les établissements d'altitude.

Elle n'invalide en aucun cas l'interdiction de réaliser des randonnées et balades en engins motorisés, pour des besoins de loisirs. ***L'autorisation de convoyage des clients vers les restaurants d'altitude ne saurait être vue comme une possibilité pour ces mêmes clients de randonner en motoneige. Ainsi, le décret devra imposer que les clients convoyés ne pourront en aucun cas être les conducteurs des engins qui les convoient.***

Cette mesure permettrait également de garantir la sécurité, les pilotes professionnels connaissent parfaitement leurs engins et leur itinéraire et n'étant pas susceptibles d'être sous l'emprise de l'alcool : aux restaurateurs ayant puissamment agi pour bénéficier de cette autorisation dérogatoire de s'équiper des engins en adéquation avec les prescriptions édictées et de choisir les pilotes compétents.

Cette proposition règle également le problème de la nécessité ou pas d'obtenir une autorisation de création de terrain au sens de la loi de 1991 : certaines stations travaillent en effet actuellement à des demandes d'autorisation de terrains englobant les restaurants d'altitudes pour anticiper cette loi. Ces « terrains » ne rassemblent évidemment pas les caractéristiques de terrains autorisables.

Dans le même esprit (c'est-à-dire respecter l'interdiction de randonnée en motoneige et véhicule assimilé), le décret doit prévoir l'interdiction de liaison entre différents établissements de restauration : il s'agit d'éviter de prendre l'apéritif chez l'un, le repas chez l'autre, et le dessert chez un troisième).

Cadrage (2) : Quels territoires ouverts au convoyage motorisé ?

L'article L.362-3, alinéa 4 est totalement muet sur ce point pourtant essentiel. Le décret devra y suppléer. Le texte se borne à évoquer le convoyage par ces engins de la clientèle « *vers les établissements touristiques d'altitude offrant un service de restauration* ».

Ce critère de l'altitude mentionné par la loi demande à être rigoureusement défini : elle doit être fixée à **2 000 mètres**. . En effet, **l'idée n'est en aucun cas que des restaurants en vallée, ou desservis par la route, soient accessibles en motoneiges.**

L'exposé des motifs de l'amendement Fauré précise que le décret autorisera l'acheminement des clients par motoneige « *sur le domaine skiable uniquement* », écartant d'entrée toute pratique hors-piste. . L'ensemble des débats parlementaires témoigne également que les députés et sénateurs avaient en tête les restaurants desservis par des remontées mécaniques de stations de ski, le problème de l'acheminement des clients se posant le soir après la fermeture de ces remontées.

L'interdiction générale de circulation à des fins de loisirs pour les engins conçus pour la progression sur neige a été instaurée du fait des impacts environnementaux qu'une telle pratique a sur une faune particulièrement fragile en période hivernale.

Si on peut admettre que les domaines de ski alpin sont suffisamment artificialisés pour ne plus être à cette pression près, ce n'est pas du tout le cas des **domaines de ski de fond**. Ces derniers sont constitués d'itinéraires traversant de très vastes espaces de forêt ou de prairies d'altitude au sein desquels ces questions de préservation de la faune et de maintien de la tranquillité en soirée et la nuit sont cruciaux.

D'ailleurs certains des domaines traversés bénéficient du **statut d'espaces protégés**.

*Nous demandons impérativement que **la dérogation de convoyage ne s'applique qu'au sein des domaines skiables de ski alpin** (au sens de "ski de piste" et non pas du massif des Alpes) et exclut de son champ d'application les établissements situés le long des pistes de **ski de fond**.*

Cadrage (3) : La question de la propriété privée

Elle n'a pas semble-t-il été étudiée. Ni l'auteur de l'amendement ni le rapporteur n'en font mention.

Pourtant beaucoup de pistes sont établies sur des prés et forêts privés, notamment pour le ski de fond en moyenne montagne. Les espaces de haute montagne sont plus souvent communaux.

Or les servitudes édictées sur les propriétés privées pour le tracé des pistes de ski, soit nordique soit alpin, sont autorisées par la loi. L'article L 342-20 du code du tourisme (issu de la loi Montagne) qui en est le fondement, indique expressément qu'elles sont instituées pour les **loisirs de neige non motorisés**.

L'usage de ces pistes par des engins motorisés devrait donc exiger un accord du propriétaire ou une nouvelle servitude.

Cadrage (4) : Quelles périodes et tranches horaires ?

La loi nouvelle est muette sur ces deux points pourtant capitaux, s'agissant d'un régime dérogatoire.

Un début de réponse est proposé dans l'exposé sommaire et dans le rapport parlementaire.

L'exposé sommaire fait mention de *saison hivernale et d'activité nocturne* et laisse le soin au décret de fixer la tranche horaire entre 17H et 23 H.

Le rapport ERRANTE reprend ces deux orientations et ajoute que l'encadrement par le décret devra être rigoureux, notamment pour prendre en compte les éventuelles atteintes à l'environnement.

*Période (d'hiver) et tranche horaires sont deux paramètres essentiels dans l'organisation de la dérogation accordée. Si ces modalités relèvent bien en droit du pouvoir réglementaire, encore sera –t-il nécessaire que **le décret devra fixer avec précisions les limites temporelles de la dérogation.***

Si elle les atténue, la limitation suggérée par l'auteur de l'amendement au créneau horaire 17H-23H n'élimine pas les risques évidents de conflits d'usage et de collisions graves.

Cadrage (5) : Quels établissements bénéficiaires ?

Selon la loi : il s'agit des « établissements touristiques d'altitude offrant un service de restauration ».

L'exposé sommaire de l'amendement précise que « la mesure de simplification proposée vise à permettre la diversification de l'activité des restaurants d'altitude, établissements saisonniers exploités pendant la saison hivernale ».

Le rapport de madame Sophie ERRANTE, députée, fait au nom de la Commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi reprend mot pour mot l'objectif du projet confirmant ainsi le champ d'application professionnel volontairement restreint du texte.

Doivent donc se trouver hors du champ d'application de la dérogation :

- les établissements touristiques n'offrant pas un service de restauration,
- les hôtels, restaurants, refuges offrant la restauration mais ouverts toute l'année et donc non saisonniers,
- les établissements de moyenne montagne eu égard au critère de l'altitude retenu par la loi,
- les refuges (qui sont eux aussi des établissements assurant un service de restauration du public), , mais qui se définissent par leur isolement et leur inaccessibilité par véhicules motorisés (code du tourisme article D.326-1)

Cadrage (6) : Quels impacts sur l'environnement ?

Il convient de rappeler ici que l'article L.363-3 du code de l'environnement objet de l'amendement FAURE est issu de la loi du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels. Ce texte a été pris en vue de renforcer la protection et la sauvegarde des espaces naturels. Y déroger est déjà en soi constitutif d'une atteinte portée à l'environnement.

Le bruit et la pollution engendrée portent atteinte au cadre de vie des résidents et touristes, et donc à l'attractivité des stations de montagne. Le dérangement hivernal est particulièrement nocif à la faune, très fragilisée en cette saison, et dont de nombreuses espèces, notamment l'avifaune, est en forte diminution d'effectifs et de territoires.

L'amendement FAURE tel que libellé et voté n'a, dans sa rédaction, d'autres préoccupations qu'économiques, et passe sous silence les impacts environnementaux.

Le rapport ERRANTE précise que les « conditions (seront) fixées par décret en Conseil d'État afin de prendre en considération les éventuelles atteintes à l'environnement générées par cette nouvelle activité.

Le décret d'application doit donc donner des garanties en matière de préservation du cadre de vie et d'environnement, dans le respect de la Charte Constitutionnelle de l'Environnement du 1^o mars 2005.

Cadrage (7) : Quelles sanctions sont prévues et quels moyens de police seront affectés à la surveillance des futures dispositions dérogoatoires ?

Le texte voté a également modifié l'article L. 362-5 du code de l'environnement, prévoyant le constat des infractions en matière de motoneiges. Mais ce faisant il l'a limité aux infractions au 3^o alinéa de l'article L. 362-

3 (motoneiges utilisées pour les loisirs)... et n'a pas mentionné le 4° alinéa nouveau instituant la dérogation « convoyage ». De ce fait seuls les agents et officiers de police judiciaire, à l'exclusion des agents de la police de la nature (ONF, ONCFS etc..) sont compétents pour le constat.

La police de la nature manque notoirement de moyens pour contrôler les atteintes à l'environnement. La loi en matière de loisirs motorisés est déjà mal respectée et fait l'objet de peu de constats. On a donc toute raison de s'inquiéter de la surveillance qui pourra être faite de ces nouvelles dispositions. Les agents et officiers de police judiciaire auront sûrement d'autres priorités.

Ceci conforte notre demande d'exclure la conduite par le client, et donc d'imposer l'accompagnement de la clientèle, ce qui contribuera à limiter les débordements du cadre de la loi.

Ces réflexions témoignent de la précipitation avec laquelle le texte a été adopté : il paraît nécessaire que le décret que prendra le Conseil d'État corrige les faiblesses de ce texte.