

NOUVELLE PRESSION SUR L'ENVIRONNEMENT MONTAGNARD

25 nov. 2014

Le Sénat vient de valider une disposition adoptée cet été par l'Assemblée nationale à l'occasion de l'étude de la loi sur la « Simplification de la vie des entreprises ». Cet amendement, déposé par le député ariégeois Alain Fauré avec le soutien de plusieurs députés de l'ANEM (Association Nationale des Elus de Montagne), prévoit que l'article L. 362-3 du code de l'environnement, portant sur la circulation des engins de loisirs motorisés terrestres [1], soit complété par un alinéa ainsi rédigé : « *Par dérogation, le convoiement par ces engins de la clientèle vers les établissements touristiques d'altitude offrant un service de restauration est autorisé dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.* »

Les associations de protection de la nature et de pratiquants de la montagne [2] s'étaient pourtant mobilisées cet automne pour faire échec à cette proposition ; CIPRA, FNE, la FFCAM et MW allant même jusqu'à faire une proposition d'amendement, reprise par deux sénateurs, demandant la suppression de ce fameux article 11bis.

Cela n'a pas suffi. Les sénateurs, comme les députés avant eux, ont considéré, comme le dit l'exposé des motifs ayant accompagné l'adoption de cet article de loi, 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. Pour ces restaurateurs, qui sont plusieurs centaines sur le massif alpin, l'activité nocturne constitue un complément essentiel pour la rentabilité de l'établissement, le chiffre d'affaires généré par les services en soirées représentant 15 à 25 % du chiffre d'affaires global. Il s'agit d'un élément d'attractivité important pour ces professionnels, concurrencés par les stations alpines étrangères qui pratiquent ce service pour leurs clients du soir.* »

Cet exposé des motifs indique également les points devant être pris en compte lors de la rédaction du décret qui devra définir les modalités d'application de cette mesure. **Ce sont les « potentiels impacts sur l'environnement » qui dictent ces éléments, même si nos élus nationaux ont déjà décidé qu'ils étaient « très limités »** avec pour arguments : la contrainte au territoire du domaine skiable et la limitation à un horaire « compatibles avec les autres activités permises » (entre 17h et 23h).



DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT SOUS-ESTIMÉS

Pour nos grands élus, contraindre la circulation dans le temps et à l'emprise des domaines skiables est suffisant pour empêcher les nuisances. C'est méconnaître que le soir, la nuit, la faune reprend ses droits sur une partie de ces domaines skiables (là où le bruit des canons à neige ne la fait pas fuir) et qu'elle est particulièrement fragile en hiver [3] (découvrir à ce sujet les brochures [Neige sauvage](#) et

[Recommandations pour la pratique de la montagne hivernale](#)).

C'est également méconnaître que même si par « domaines skiables », on entend « domaines skiables alpins », ce sont potentiellement des dizaines de km que cette mesure ouvre aux motoneiges quand bien même les opérateurs choisiraient l'acheminement le plus court.

C'est méconnaître enfin qu'au sein des domaines de ski nordique, ce sont des centaines de km qui pourraient être ouverts à la circulation des motoneiges et autres ratracks aménagés pour le transport de clients. Du fait des interconnexions des domaines skiables et de la dissémination dans tous les massifs de ces « établissements touristiques d'altitude offrant un service de restauration », **cette dérogation ouvre la porte à la fréquentation par les engins motorisés de territoires très étendus** dans le massif du Vercors par exemple, ou encore dans les Vosges, le Jura, le Massif Central, et bon nombre de secteurs des Pyrénées et des Alpes du Sud...

Les randonnées en motoneiges, proscrites par la loi - ce que confirme [une très importante jurisprudence que nous venons encore d'enrichir](#) - seraient de fait autorisées pour peu que les parcours passent par un établissement de restauration. Autant dire que les fondements même de la loi de 91 seraient mis à mal.

UNE JUSTIFICATION ÉCONOMIQUE... INJUSTIFIÉE !

L'argument économique avancé est fallacieux : le convoyage des clients vers les restaurants d'altitude se fera au détriment des restaurateurs des stations ou des villages. L'invoquer c'est également oublier que tous ces restaurants d'altitude se sont vus délivrer leurs autorisations d'exploitation au vu d'éléments de viabilité économique qui tenaient compte de cette interdiction de convoyage de la clientèle !

L'AFFAIRE N'EST PAS TERMINÉE

Nos associations comptent en effet étudier les possibilités de faire annuler cet article de loi.

Avant cela, nous allons faire valoir la prise en compte dans le décret d'application de cet article 11bis du principe d'interdiction des randonnées en motoneiges et assimilés [4] que vient de rappeler le conseil d'État.

Il est évident que ce principe doit être respecté : il est inscrit dans la loi. **L'autorisation de convoyage des clients vers les restaurants d'altitude ne saurait être vu 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.

Au-delà de cet impératif légal, nous veillerons également à l'application des modalités précisés dans l'exposé des motifs : cette dérogation ne pourra être applicable que pour les établissements situés au sein des domaines skiables alpins et dans une plage horaire très réduite. **Nous demandons que les itinéraires d'accès soient impérativement les plus courts possibles et les liaisons entre différents établissements interdites** (on imagine assez bien l'apéro chez l'un, le repas chez l'autre et le dessert chez un dernier !). De plus, **ces itinéraires devront être parfaitement définis et faire l'objet d'autorisation préfectorales, délivrées après étude d'impact et le cas échéant, évaluation des incidences Natura 2000.** Enfin, **ces autorisations ne devront pas être délivrées ad vitam æternam** (comme c'est malheureusement le cas des autorisations de création de terrains de pratiques de loisirs motorisés actuellement).

EN GUISE DE CONCLUSION PROVISOIRE

Le Conseil d'État s'était prononcé, notamment en 1997 et 2003, pour préciser que le convoyage de clients en motoneige vers les restaurants d'altitude et autres gîtes ou refuges était assimilable à un loisir et n'entrait pas dans la catégorie des activités autorisées par la loi. Une fois de plus, le droit dit, les lobbies

s'organisent et nos élus y succombent, changeant un corpus légal et réglementaire qui assure aux Français, comme la Charte de l'environnement l'a inscrit dans notre constitution, de disposer d'un environnement de qualité. C'est malheureusement une constante que soulignait Jean-François Moutte, président de chambre à la Cour administrative d'appel de Lyon, lors du colloque « *L'urbanisation de la montagne – observations depuis le versant juridique* » [5] : « *La juridiction administrative a appliqué pleinement les principes protecteurs voulus par le législateur, trop pleinement d'ailleurs puisque celui-ci est intervenu à plusieurs reprises pour imposer une interprétation moins rigoureuses des principes.* »

Une fois de plus, ce sera aux associations, mais aussi à vous tous, citoyens, de se mobiliser pour empêcher que les logiques économiques broient toutes les autres logiques, celle de l'environnement en premier lieu.

[1] Loi interdisant l'utilisation à des fins de loisirs, d'engins motorisés conçus pour la progression sur neige, à l'exception des terrains ouverts dans les conditions que vient de rappeler le Conseil d'État

[2] CIPRA France, Conseil International Associatif pour la Protection des Pyrénées, Coordination Nationale pour l'Adaptation des Loisirs Motorisés à l'Environnement, Fédération Française des Clubs Alpains et de Montagne, France Nature Environnement et FRAPNA, Mountain Wilderness, Vivre en Tarentaise et Vivre et agir en Maurienne

[3] Cette fragilité de la faune est d'ailleurs le fondement de cette interdiction des pratiques motorisés de loisirs en hiver.

[4] Aux motoneiges classiques, on peut en effet rajouter les quads chenillés, les ratracks (dameuses) aménagés, etc, sans savoir ce qui sera inventé demain. C'est pour cela que la loi de 91 parle « d'engins motorisés conçus pour la progression sur neige ».

[5] Colloque qui s'est tenu à Chambéry les 24-25 mai 2012. Les actes ont été édités sous la direction de Jean-François Joye par l'Université de Savoie et diffusés par les [éditions Lextenso](#)