

**CONSEIL GENERAL  
DES PONTS ET  
CHAUSSEES**

**INSPECTION GENERALE  
DE  
L'ENVIRONNEMENT**

Affaire CG PC n° 1999-0224-01  
IGE/00/003

Le : 2 octobre 2000

**RAPPORT  
sur**

**l'immatriculation des motos neige**

par

Louis Blaise, inspecteur général de l'équipement, membre de l'inspection  
générale de l'environnement et du conseil général des ponts et chaussés  
et

Georges Poulenat, administrateur civil hors classe, 2<sup>ème</sup> section du  
conseil général des ponts et chaussés

**CONSEIL GENERAL  
DES PONTS ET CHAUSSEES**

**INSPECTION GENERALE  
DE L'ENVIRONNEMENT**

*Le vice-président*

*Le chef du service*

Affaire CG PC n° 1999-0224-01  
IGE/00/003

Paris, le 12 septembre 2000

**Note pour  
Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du  
logement  
Madame la ministre de l'aménagement du territoire et de  
l'environnement**

**Objet : l'immatriculation des motos neige**

Par lettre du 8 octobre 1999, vous avez bien voulu demander au CG PC et à la mission d'inspection spécialisée de l'environnement (devenue depuis l'inspection générale de l'environnement) de diligenter une mission pour examiner l'opportunité d'immatriculation des motos neige après avoir entendu l'ensemble des intervenants.

Cette mission a été réalisée par Louis Blaise (IGE membre de l'IGE) et Georges Poulenat (ACHC affecté au CGPC). Comme vous le souhaitez, ils ont pris des contacts très larges au niveau national et sur le terrain en choisissant le département de la Savoie. Les administrations concernées, les associations d'élus, les professionnels et les associations de protection de l'environnement ont été auditionnés.

Il leur est rapidement apparu que l'interpellation des pouvoirs publics sur le point précis de l'immatriculation renvoyait à une réflexion plus large sur l'application même de la loi du 03 janvier 1991. La réflexion a donc été élargie au statut et à l'utilisation de ces engins.

En effet, la loi de 1991 établit d'une part une interdiction générale des pratiques à des fins de loisirs (article 3), sauf exception lorsqu'il s'agit de terrains réservés (selon la procédure de l'article L 442-1 du code de l'urbanisme) et d'autre part une pratique à des fins professionnelles pour des cas limitativement énumérés. Des circulaires d'application évolutives, une terminologie peu précise ont créé une fragilité juridique du dispositif qui illustre aux yeux des rapporteurs les hésitations et l'attentisme de l'État. La loi de 91 constitue aux yeux de la mission une avancée réelle pour la protection du milieu montagnard.

La mission a pu constater une insuffisance de connaissance générale du phénomène moto neige et une situation de non-respect flagrant (elle évoque même un comportement infractionniste) des dispositions de la loi (publicité pour des parcours de loisirs en neige vierge, desserte de résidences secondaires). La question de l'immatriculation des motos neige apparaît surtout comme un moyen ou même un prétexte pour faire évoluer un dispositif jugé par certains comme trop rigide.

Le chiffre d'affaires actuel des professionnels, s'il est significatif pour chaque loueur, est marginal au regard de celui des remontées mécaniques (de l'ordre de 12 MF par an pour 5 milliards de F par an).

En revanche l'impact environnemental apparaît significatif et avéré, notamment dans les espaces naturels, jusque-là non fréquentés que les motos neige peuvent désormais atteindre.

La demande visant à étendre l'utilisation des motos neige émane principalement des gestionnaires d'hôtels et restaurants d'altitude et des professionnels de loisir (loueurs) ainsi que de particuliers souhaitant accéder à leur chalet ou des hameaux non déneigés. Ces demandes restent portées par des minorités actives et relayées par une partie des élus de la montagne, elles entretiennent la pression.

La mission démontre que l'immatriculation n'est pas recevable au titre du code de la route (qui porte sur les voies publiques).

La mission a souhaité élargir sa réflexion en se plaçant délibérément dans la perspective d'un tourisme équilibré et durable, elle considère que le problème de l'extension de l'usage de ces engins doit être circonscrit et ramené à ses justes proportions dans l'esprit de la loi. Elle articule ses propositions selon les axes suivants :

- elle exclut toute modification de la loi.
- elle considère comme nécessaire une clarification de l'application de la loi par un décret (ou au minimum un arrêté interministériel)
- elle confirme qu'il n'est pas justifié d'immatriculer les motos neige, mais préconise un dispositif local d'identification à l'initiative des maires,
- elle préconise une définition plus réaliste des terrains réservés (délimitation de circuits ou d'itinéraires strictement contrôlés), la définition devant en être concerté entre l'État les professionnels et les associations de protection de l'environnement à l'échelle de chaque massif.
- elle préconise une clarification du rôle des différents acteurs (État, les maires, les professionnels).
- elle n'a pu conclure sur le convoyage de clientèle n'ayant pas dégagé de position commune.

Comme la mission, nous considérons que ce dernier point mérite d'être tranché par concertation entre vos deux cabinets.

*Le chef du service de l'inspection  
générale de l'environnement*

*Le vice-président du conseil général  
des Ponts et Chaussées*

*Jean-Luc Laurent*

*Georges Mercadal*

Affaire n° : 1999 - 0224 - 01

Objet : Immatriculation des motos neige

<b>principales recommandations</b>	<b>responsables de la mise en oeuvre de ces recommandations</b>	<b>orientations du ministre</b>	<b>orientations finales</b>	<b>observations</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- décret ou arrêté interministériel</li>   <li>- un système d'identification des motos neige</li>   <li>- redéfinition des « terrains réservés »</li>   <li>- réflexion préalable du comité de massif</li>   <li>- avis de la CDS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- MATE <sup>1</sup></li>   <li>- maires</li>   <li>- MATE avec professionnels de la moto neige et associations de protection de la montagne</li>   <li>- MATE, préfet coordonnateur de massif</li>   <li>- préfet de département</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- précisant les positions de l'Etat, notamment sur le ravitaillement des restaurants d'altitude, le convoyage de clientèle, l'accès aux chalets d'altitude, les terrains réservés.</li> </ul>

<sup>1</sup> MATE, en liaison avec ses partenaires : ministère de l'équipement, du logement et des transports, et secrétariat d'Etat au tourisme.

- cohérence des décisions publiques	- MATE, préfets			
- code de bonne conduite	- SE au tourisme, professionnels de la moto neige (SNPM, ...)			
- formation des professionnels de la moto neige	- SE au tourisme, professionnels de la moto neige			
- actualisation de la plaquette d'information du ministère	- MATE			
- information locale	- préfets, services déconcentrés, maires			
- action auprès des organismes touristiques et des importateurs	- SE au tourisme, préfets			
- améliorer la connaissance (pratiques, impact)	- SEATM, MATE (DNP, D4E, DIREN)			
- anticiper une future réglementation européenne	- MATE			

--	--	--	--	--

# **SOMMAIRE**

<b>I - <u>PRESENTATION DE LA MISSION</u></b>	6
<b>II - <u>ETAT DE LA QUESTION</u></b>	6
2-1 - Le cadre législatif et réglementaire	7
2-1-1 - La loi du 3 janvier 1991	7
2-1-2 - Des circulaires	8
2-1-3 - La fragilité juridique du dispositif	8
2-2 - Le phénomène « motos neige »	9
2-2-1 - Au préalable, un problème de « sémantique »	9
2-2-2 - Le concept motos neige	10
2-2-3 - La place des motos neige en France	10
Le parc	10
L'utilisation	11
L'accidentologie	11
2-2-4 - L'impact environnemental	12
2-2-5 - Le comportement infractionniste	13
2-3 - Les demandes visant à étendre l'utilisation des motos neige	14
2-3-1 - Origine	14
2-3-2 - L'appréciation de ces demandes	15
<b>III - <u>L'IMMATRICULATION DES MOTOS NEIGE : UNE DEMANDE PONCTUELLE ET RECURRENTE</u></b>	17
3-1 - Ce qu'implique l'immatriculation	17
3-2 - Ce que demandent réellement les promoteurs de l'immatriculation	18
Qui demande ?	18

Quels arguments ?	18
Les arrière-pensées	18
<b><u>IV - POSITION DE LA MISSION</u></b>	19
4-1 - Une question simple ayant valeur d'exemple	19
4-2 - Opportunité de l'immatriculation des motos neige	20
4-3 - Une définition plus réaliste des terrains réservés	22
4-4 - La question du convoyage de clientèle par moto neige	23
4-5 - Un rôle plus clair et plus engagé des acteurs	24
L'Etat	24
Les maires	25
Les professionnels	26
4-6 - La desserte des chalets d'alpage	27
4-7 - Améliorer la connaissance sur les pratiques des engins conçus pour la progression sur neige	28
<b><u>CONCLUSION</u></b>	28
<b><u>ANNEXES</u></b>	

## **I - PRESENTATION DE LA MISSION**

Par lettre du 8 octobre 1999, Mme Dominique Voynet, ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement et M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement, demandaient au CGPC (mission d'inspection spécialisée de l'environnement) de diligenter une mission pour examiner l'opportunité d'immatriculation des motos neige et ce après avoir entendu l'ensemble des intervenants concernés. Par décision du vice-président du CGPC en date du 25 octobre 1999, cette mission était confiée à MM. Louis Blaise, IGE et Georges Poulenat, ACHC : affaire n° 1999 - 0224 - 01 : voir lettres de mission en annexe 1).

La mission a pris à cet effet tous les contacts nécessaires et rencontré :

- au plan national, les administrations centrales compétentes en matière d'équipement, d'environnement et de tourisme<sup>2</sup> ainsi que les organismes représentatifs des élus de la montagne<sup>3</sup>.
- au plan local, dans le département de la Savoie, du 15 au 17 février 2000, l'ensemble des autorités administratives compétentes, des représentants des professionnels de la montagne, des associations de protection de l'environnement ainsi que plusieurs élus locaux<sup>4</sup> (voir annexe 2).

Au vu de l'ensemble des informations et données ainsi recueillies, il est apparu à l'évidence que l'interpellation récurrente des pouvoirs publics sur le point précis de l'immatriculation des motos neige renvoyait à une réflexion et à un débat plus larges sur l'application même de la loi du 03 janvier 1991 et des circulaires de 1993 et 1994. La réflexion devait donc être élargie et, au-delà du problème de l'immatriculation, porter sur le statut et l'utilisation de ces engins. Seule une réponse plus générale est apparue de nature à satisfaire aux interrogations de toutes les personnes concernées et consultées.

C'est dans cet esprit que la mission a conduit sa réflexion et en expose les conclusions : un examen détaillé de la situation actuelle (chapitre II) permettant de répondre à la question de l'immatriculation (chapitre III) et aux autres questions plus générales évoquées (chapitre IV).

## **II – ETAT DE LA QUESTION**

La question de l'immatriculation des motos neige, telle qu'elle est posée paraît au premier abord relativement simple et ne revêtant qu'un aspect réglementaire et technique.

---

<sup>2</sup> Equipement : DSCR, DGUHC, DTT ; Environnement : DNP, D4E ; Tourisme : DT et SEATM.

<sup>3</sup> ANEM, AMSFSHE. Toutefois, la mission n'a pas pu rencontrer, comme elle l'aurait souhaité, M. Bouvard, président de l'ANEM

<sup>4</sup> Le programme détaillé de ces rencontres de travail ainsi que des personnalités auditionnées figure en annexe 2.

Au-delà de cette simple question, c'est le statut des motos neige, « engins motorisés conçus pour la progression sur neige », qui est posé avec comme toile de fond l'application pratique de la loi de 1991, son assouplissement éventuel, sinon même sa remise en cause par certains défenseurs de son application plus souple.

Lors de ses investigations, la mission a pu constater une insuffisance de la connaissance générale du phénomène « motos neige »; l'absence d'étude d'ensemble de sa pratique, de la demande mais aussi de l'offre actuelles ou futures, de données statistiques (d'utilisation et d'accidentologie), et de données comparatives avec des pratiques étrangères similaires. Le législateur, en 1991, n'était d'ailleurs guère informé sur ces points, ce qui a conduit à l'adoption d'un texte sans disposer de toutes les informations nécessaires à sa bonne application. A noter que cette connaissance a peu progressé depuis cette date.

## **2 - 1 – Le cadre législatif et réglementaire**

Il apparaît, à première lecture, clair et précis mais à la pratique et selon les interprétations qui ont été faites, il se révèle fragile et peu susceptible d'adhésion unanime.

**2 - 1 - 1 – La loi du 3 janvier 1991** établit une « prescription forte » ayant pour finalité essentielle la protection des espaces naturels, soit :

- une interdiction générale des pratiques à des fins de loisirs (art. 3), sauf exception lorsqu'il s'agit de terrains réservés (art. 4) soumis à la procédure de l'art. L 442-1 du code de l'urbanisme (autorisation préalable annuelle au titre des installations et travaux divers avec étude d'impact et enquête publique, le cas échéant).

- une pratique à des fins professionnelles limitées aux seuls cas de :

- missions de service public
- activités professionnelles de recherche, d'exploitation et d'entretien des espaces naturels
- sur des terrains réservés aux loisirs.

Le dispositif s'applique en tous temps, en tous lieux (dans les espaces naturels et sur les voies et chemins) et à tous les engins motorisés permettant la progression sur neige.

Il prend appui sur des dispositions existant en matière de code de la route (décret n° 92-258 du 20 mars 1992 modifiant le code de la route) mais aussi, et il est très important de le signaler, sur les moyens dont disposent maires et préfets de réglementer la circulation pour protéger certains espaces naturels et prendre en conséquence des mesures réglementaires qui s'imposent (article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales).

Dans la logique de ce dispositif, le MATE établira même en 1994 une plaquette d'information, non spécifique aux motos neige, très précise et circonstanciée et préconisera un arrêté municipal-type pour sa mise en application. Cette plaquette « *guide de l'élu et des*

*administrations* » sera suivie d'une autre, plus succincte, dont un deuxième tirage date de 1997 (voir annexe 3).

La loi interdit, en outre, toute forme de publicité directe ou indirecte présentant un véhicule en situation d'infraction (art. 12).

### **2 - 1 - 2 - Des circulaires viendront chronologiquement l'expliquer :**

- une lettre-circulaire du 20 août 1993, la seule sous double timbre DNP et DAU, concernant l'application de la procédure d'autorisation des installations et travaux divers (ITD) aux aménagements de terrains pour les pratiques de sports motorisés.

- une circulaire du ministre de l'environnement du 29 décembre 1993 relative à l'utilisation des motos neige qui précise de manière stricte et restrictive, dans la droite ligne du texte et de l'esprit de la loi, tout particulièrement les conditions d'usage des terrains réservés. Elles prévoient également dans les « autres utilisations », le ravitaillement des restaurants d'altitude ne bénéficiant d'aucune route déneigée (disposition non prévue par la loi).

- une lettre circulaire, signée du directeur de cabinet du ministre de l'environnement, du 22 février 1994, interprétant plus soupagement la loi par :

- une définition moins stricte des terrains réservés : par espace « clos », il faudrait entendre espace « balisé... », pouvant englober des parties de pistes de ski alpin après leur fermeture complète...

- une extension de l'utilisation pour le ravitaillement au convoyage de clients par moto neige pour les restaurants d'altitude ne bénéficiant d'aucune route déneigée.

### **2 - 1 - 3 - La fragilité juridique du dispositif**

En l'absence de tout décret d'application explicitant le dispositif législatif, qui au demeurant n'aurait pas pu légalement assouplir la rigueur de la loi, celui-ci s'est trouvé fragilisé par :

**a)** des circulaires ministérielles, dont une jurisprudence constante et appliquée à l'espèce a rappelé qu'elles ne s'imposaient qu'à l'administration, prises à moins de deux mois l'une de l'autre, dont les contenus témoignaient d'une hésitation du pouvoir réglementaire et dont les termes prêtaient à interprétations divergentes.

**b)** le recours à des terminologies peu précises : « engins motorisés conçus pour la progression sur neige », « terrains réservés », « clos ou balisés », « utilisation à des fins de loisirs », « fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels » etc... De plus, la rédaction de la loi a pu conduire à s'interroger sur l'existence ou non d'un régime juridique spécifique pour les motos neige, selon que l'on se réfère aux seuls articles 3 et 4 de la loi ou que l'on en fait une lecture plus large en y rajoutant les articles 1 et 2.

c) une application locale inégale de textes complexes dans leur compréhension résultant :

- de la faiblesse de l'information, générale et locale, si l'on excepte les plaquettes du MATE visées ci-dessus rappelant aux préfets et aux maires leurs obligations et responsabilités (pouvoir d'interdiction). Sur ce point précis la mission n'a pas eu connaissance, dans la limite de ses investigations, d'arrêtés municipaux ou préfectoraux de mise en application de cette disposition.

- d'une interprétation variable d'un département à l'autre, voire à l'intérieur du même département, en fonction de l'appréciation des services et des consignes ou conseils donnés.

- d'une application, en fonction des circonstances locales, notamment lors de la mise en oeuvre de la procédure ITD dans certaines communes.

- de tentatives de rechercher un régime spécifique d'autorisations exceptionnelles de déplacements par moto neige, ce que le Conseil d'Etat a considéré comme n'étant pas possible dans le cadre de la loi de 1991 (voir avis du 27 février 1997 en annexe 4).

- d'une interprétation malaisée des textes conduisant le ministère de l'environnement à solliciter un avis du Conseil d'Etat six ans après la promulgation de la loi.

- d'une jurisprudence abondante, parfois contrastée et même contradictoire dans le temps et selon les juridictions saisies : tribunaux administratifs de Grenoble et de Marseille, cour d'appel de Chambéry.

d) l'administration, depuis 1994, a adopté une attitude quelque peu attentiste face au problème de l'utilisation des motos neige et localement de grande prudence. En réponse aux critiques et manifestations diverses et confronté à des difficultés locales d'application, ce n'est qu'en 1999 que le ministère envisage de formuler une réponse. Localement, plusieurs préfets se sont récemment engagés dans une action d'information des élus, ainsi le préfet de Savoie signe en septembre 1999 une lettre aux maires rappelant l'état du droit en la matière.

Simultanément à la mise en oeuvre de la présente mission, les services du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, préparent une nouvelle circulaire dont le contenu, faute de pouvoir modifier la loi de 1991, se limite à rappeler l'état du droit et surtout de la jurisprudence qui a découlé de son application ; à ce jour, cette nouvelle circulaire n'a pas été publiée, elle a fait l'objet d'une information des milieux concernés.

Dès lors, on ne peut que constater l'émergence d'un sentiment général de malaise et d'insatisfaction et la persistance d'une incompréhension réciproque entre les défenseurs de la nature et une partie du milieu montagnard. Dans ce contexte, la question de l'immatriculation des motos neige apparaît surtout comme un moyen ou même un prétexte pour faire évoluer un dispositif jugé trop rigide ou mal adapté à certaines circonstances locales.

Enfin quelques manifestations saisonnières et sporadiques, amplement reprises par les médias locaux, viennent ajouter un réel risque de schizophrénie à cette situation qui, de l'avis général, ne saurait perdurer. Il y a donc lieu de replacer le phénomène des motos neige dans une problématique plus sereine et plus objective.

## **2 - 2 – Le phénomène « motos neige »**

### **2 - 2 -1 – Au préalable, un problème de « sémantique »**

Bien que la loi ne parle pas de motos neige mais « *d'engins motorisés conçus pour la progression sur neige* », le problème est bien circonscrit à celui des motos neige : voir tant les circulaires que l'avis du Conseil d'Etat et la terminologie habituelle utilisée par toutes les parties prenantes au problème.

La circulaire du 29 décembre 1993, précise que ces engins n'étant pas considérés comme des véhicules ils n'ont pas d'immatriculation. De même, la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) considère que dès lors qu'ils ne peuvent pas circuler sur le domaine public routier, ils n'ont pas à être immatriculés.

On ne traitera donc pas des autres engins motorisés susceptibles d'être utilisés pour progresser sur neige par des exploitants de la montagne et des services de sécurité, du type engins de piste ou chenillettes équipées ou non pour le transport de personnes.

### **2 - 2 -2 - Le concept motos neige**

Il s'agit d'une moto équipée de skis et de chenillettes, en lieu et place de roues, pouvant transporter 1 ou 2 personnes, éventuellement tracter une remorque sur skis. Cet engin, parfois appelé scooter des neiges, n'est pas conçu pour circuler hors espace enneigé. Il dispose d'un éclairage lui permettant une utilisation de nuit. Sa maniabilité et sa capacité d'accélération rapide en font un engin particulièrement mobile à même de rendre de nombreux services.

Il peut être fortement motorisé (jusqu'à 7 à 800 cm<sup>3</sup>) et évoluer rapidement, particulièrement en zone peu accidentée et faiblement pentue.

Il est importé et commercialisé sous licence étrangère (Bombardier, Yamaha, Polaris, Artic Cat). Conçu à l'origine à des fins utilitaires pour des liaisons hivernales dans le grand nord canadien et américain, il conserve cet usage principalement utilitaire dans les pays du Nord de l'Europe. Il est importé dans les pays européens de montagne<sup>5</sup> pour des usages utilitaires mais aussi ludiques, s'inscrivant de plus en plus dans une certaine diversification des produits touristiques hivernaux.

Son coût d'acquisition est relativement élevé, comparable à celui d'une voiture de moyenne gamme (70 000 francs et plus).

### **2 - 2 - 3 - La place des motos neige en France**

---

<sup>5</sup> Principalement France, Autriche, Italie et Suisse

• **Le parc :**

Il n'y a pas de statistiques officielles et exhaustives du parc existant.

Les importateurs se montrent fort discrets à communiquer le nombre d'engins mis en service annuellement. Ils ne semblent pas détenir d'études de marché prospectives dans ce créneau secondaire, selon eux, au regard du marché potentiel des scooters de mer.

Des données générales suivantes sont admises comme ordre de grandeur par la profession et l'administration, soit fin 1999 :

- environ 3 000 engins en service (ce chiffre peut être considéré comme un minimum) possédés par :

- particuliers	600
- hôteliers, restaurateurs	600
- loueurs professionnels	600
- exploitants des stations de ski (y compris les domaines de ski de fond)	1 100
- services de sécurité	120

(source : CRAM Rhône-Alpes : voir annexe 5).

- environ 250 à 300 ventes annuelles : ce chiffre serait relativement stable et satisfèrait au simple renouvellement du parc.

- une durée de vie de 6 à 10 ans.

• **L'utilisation**

Nous n'en avons en matière de loisirs qu'une appréciation par la profession regroupée au sein du SNPM (syndicat national des professionnels de la moto neige) et de France moto neige, soit environ une soixantaine de loueurs professionnels exploitants de terrains de loisirs aménagés. Pour un parc loué de 600 véhicules, ils enregistreraient 60 000 pratiquants/an, représentant un chiffre d'affaires de 12 millions de francs. Pour autant que cela puisse constituer pour chaque loueur une activité importante, il convient de mettre ce chiffre en parallèle avec le chiffre d'affaires des remontées mécaniques estimé à 5 milliards de francs pour toute la France.

Le nombre de terrains aménagés serait d'une quinzaine principalement dans le massif nord-alpin (en Savoie et Haute-Savoie).

L'utilisation par des particuliers propriétaires d'engin ne peut pas être évaluée (quantitativement et qualitativement).

Celle par les services de sécurité et les exploitants de station ne soulève pas de problèmes particuliers.

- Il est à noter que l'accès des particuliers aux véhicules loués ou non est libre de toute détention d'un permis ou d'une attestation de formation. La prise en mains du véhicule est laissée à la responsabilité du loueur, lequel n'est soumis à aucune obligation particulière de formation ou de diplômes professionnels pour l'exercice de cette activité.

Toutefois, la CRAM (caisse régionale d'assurance maladie) de Rhône-Alpes et l'APAVE viennent de mettre au point un référentiel de formation pour la conduite en sécurité des motos neige à l'usage du personnel des stations de sports d'hiver.

#### • **L'accidentologie**

Elle n'est connue avec précision que pour les salariés des sociétés d'exploitation des stations de ski, soit en 10 ans, 5 accidents se décomposant ainsi :

- directement liés à l'utilisation d'une moto neige : 5 blessés
- indirectement liés à l'utilisation d'une moto neige : 2 morts et 2 blessés.

On notera que l'accidentologie des salariés de ce secteur est, toute activité et causes confondues, plus forte en fréquence et taux de gravité que celle de tous les autres secteurs économiques.

Nous n'avons pu obtenir d'éléments précis sur les accidents survenus ou même occasionnés par d'autres utilisations ou à d'autres catégories d'utilisateurs et de pratiquants de la montagne.

#### **2 - 2 - 4 - L'impact environnemental**

De manière générale, il doit être apprécié globalement, sous l'angle des diverses nuisances que l'usage de la moto neige est susceptible de générer. Les appréciations négatives sont plus nombreuses que les études effectuées à ce jour pour démontrer de manière rigoureuse le caractère particulièrement nuisible d'un usage normal de cet engin motorisé.

Il lui est surtout reproché :

- sa nuisance sonore, aggravée en montagne par l'effet de résonance, qui apporte incontestablement aux autres utilisateurs et habitants de la montagne des troubles, diurnes mais aussi nocturnes, de la tranquillité qu'ils sont en droit d'attendre en résidant dans des zones de montagnes.

- sa nuisance olfactive et la pollution de l'air résultant de l'usage de moteurs thermiques.

- son impact sur la faune et la flore sauvages, compte tenu de leur caractère endémique, notamment sur l'avifaune (tétrins, lagopède, gélinotte, bartavelle) et la grande faune sédentaire des ongulés (cerf, chevreuil, bouquetin, chamois, lièvre variable, ...) très sensible à

l'activité humaine (bruit, dérangement) et particulièrement fragilisée l'hiver en raison des conditions difficiles de survie.

L'intrusion dans des espaces nouveaux, jusque-là non parcourus, entraîne des perturbations importantes liées à la grande mobilité d'engins qui peuvent se déplacer rapidement sur des territoires étendus. Le dérangement occasionné s'ajoute à celui venant du développement important des pratiques de sports de neige et aux contraintes associées à ces pratiques (infrastructures, remontées mécaniques, engins de damage, hors pistes, ...), et confine ces espèces, souvent emblématiques, dans des zones-refuges. Elle aggrave la mortalité hivernale.

A titre d'information, des travaux du parc national de la Vanoise (Delmas, Miquet et al.) et de l'ONC (Magnani, Ellison et al) ont mis en évidence depuis plusieurs années les perturbations induites par le ski et ses infrastructures.

Des observations effectuées par la fédération des chasseurs de Haute-Savoie dans le Val d'Arly, ont montré l'impact de l'activité moto neige sur une population de tétras-lyres et l'augmentation de la prédation naturelle par des espèces (renards, fouines ou martres) qui utilisent pour se déplacer la trace, portante, laissée par le passage des motos neige.

Outre la réduction des zones-refuges, il faut souligner que celles-ci lorsqu'elles sont modifiées offrent des conditions moins favorables à la faune, obligeant les animaux à des consommations énergétiques plus importantes.

Moins directement liés aux atteintes écologiques, d'autres risques ou nuisances sont évoqués :

- des problèmes de sécurité pour les autres usagers de la montagne : piétons, randonneurs, skieurs, résultant d'une cohabitation physique dans les mêmes lieux.
- des risques de déclenchement de coulées de neige. Les hivers récents ont montré le rôle important des facteurs anthropiques dans le déclenchement des coulées.
- un impact esthétique venant du lacérage du manteau neigeux et des traces laissées ainsi que de la réalisation en altitude d'installations pour le stockage, voire l'entretien des engins et les fournitures nécessaires (carburants notamment).

L'ensemble de ces préoccupations, exprimées notamment par les associations de défense de l'environnement, doit être apprécié à juste valeur des risques inhérents à une extension forte de cette pratique et à un usage intensif, sinon même immodéré de cet engin. Il est bien évident qu'exacerbé le phénomène « moto neige » viendrait encore ajouter à la mécanisation, à la motorisation et à l'artificialisation de la montagne, déjà fortement affectée par les équipements et les pratiques de loisirs hivernaux et estivaux qu'elle a suscités et développés depuis plusieurs décennies.

## **2 - 2- 5 - Le comportement infractionniste**

L'interdiction de l'usage de la moto neige hors du cadre fixé par la loi est assorti des sanctions prévues par les textes (décret n° 92-258 du 20 mars 1992 portant modification du code de la route et application de la loi du 3 janvier 1991) : contravention de 5<sup>ème</sup> catégorie, immobilisation du véhicule, etc....

Le contrôle en est normalement confié aux services de police et de gendarmerie, aux gardes des parcs nationaux, ainsi qu'à l'ONF et l'ONC, qui avec les moyens dont ils disposent localement doivent être en mesure de connaître et de relever les comportements infractionnistes.

Aucun bilan complet, exhaustif et précis n'a pu être dressé à ce jour. Les informations, partielles, portées à notre connaissance localement (notamment en Savoie et Haute-Savoie) font état d'un nombre peu élevé d'infractions relevées et sanctionnées, sans que pour autant leur gravité puisse en être très précisément appréciée.

Sur ce constat général, diverses explications peuvent être formulées :

- la pratique de la moto neige reste marginale dans les diverses activités de montagne.

- pour certains, l'interdiction serait mieux acceptée si l'information et la prévention jouaient davantage leur rôle.

- les difficultés matérielles du contrôle sont réelles : présence et acheminement des agents, surveillance de nuit en période hivernale, difficulté matérielle d'interception des contrevenants, etc ... Lorsqu'il s'agit de publicité illégale, difficulté par exemple de savoir si la photo a été prise en situation licite ou non.

- la circulation en milieu naturel et les infractions qui pourraient y être relevées renvoient à une dizaine de textes aux dispositifs spécifiques et différents (voir tableau de l'ONF - service départemental de Savoie joint en annexe 6), ce qui rend complexe leur application par les services chargés de la police de la nature et l'appréciation de leur efficacité.

Les décisions de poursuivre et les sanctions restent à l'appréciation des services chargés de la police de la nature et des tribunaux, aux liaisons qu'ils entretiennent entre eux et aux décisions que les juridictions prennent. En l'absence d'harmonisation des sanctions judiciaires (ce qui ne paraît pas possible) leur lecture par les intéressés laisse place à des interprétations divergentes.

Quelques condamnations ont été prononcées, par exemple, pour des particuliers utilisant leur moto neige pour accéder à leur résidence secondaire, pour des professionnels organisant de véritables randonnées en moto neige ou du convoyage de clientèle dans les restaurants d'altitude (cour d'appel de Chambéry, arrêts du 18 novembre 1998).

Il n'en reste pas moins que les pratiques, les tolérances ou infractions qui nous ont été signalées montrent à l'évidence les risques de non-respect d'une interdiction générale perçue par certains comme trop contraignante et parfois mal comprise.

Lorsque le contentieux apparaît, il est lié le plus souvent à l'existence à proximité d'une association locale vigilante, dont l'intervention contribue de fait à une application plus rigoureuse, voire meilleure, de la loi. L'intervention des associations se trouve facilitée par l'art. 13 de la loi qui permet à celles-ci de se porter partie civile lors d'infractions constatées.

Enfin, on notera que les services concernés chargés du contrôle n'ont pas mis en avant dans cette problématique l'impossibilité ou la difficulté d'identifier les infractionnistes en l'absence d'immatriculation des engins. On nous a cité l'exemple de pratiquants italiens évoluant en haute montagne sur le versant français, ayant fait l'objet d'un relevé d'infractions, de poursuites et de sanctions pénales sans que pour autant, en l'absence d'immatriculation, il y ait eu problème d'identification des contrevenants.

## **2 - 3 – Les demandes visant à étendre l'utilisation des motos neige**

Elles se sont fait jour dès la mise en application de la loi, au point même de susciter la circulaire d'interprétation de décembre 1993, suivie moins de deux mois plus tard d'une nouvelle lettre circulaire du ministère de l'environnement. Le développement récent de pratiques de sports motorisés de loisirs<sup>6</sup> et la reconquête de l'habitat estival d'altitude sont venus conforter et amplifier ces demandes.

### **2 - 3 - 1 - Origine**

Elles émanent principalement :

a) de gestionnaires d'hôtels et restaurants d'altitude désireux de capter une clientèle après la fermeture des remontées mécaniques (clientèle du soir jugée plus intéressante). Outre l'approvisionnement en marchandises toléré par la circulaire de 1993, ils demandent que soit autorisé le convoyage de clientèle, admis par la lettre-circulaire de 1994 mais déclaré illégal par les tribunaux.

b) de professionnels de loisirs, loueurs d'engins à l'heure ou à la journée qui considèrent le dispositif de création et d'exploitation de terrains réservés, permis par la loi, comme trop contraignant, révoquant et mal adapté à la demande de leur clientèle. Ils souhaiteraient un assouplissement leur permettant l'exploitation de véritables circuits ou itinéraires définis, dont l'accessibilité par engins depuis les stations ou installations de base pourrait être autorisée. Certains ont mis en place des prestations illégales de randonnées organisées à motos neige et par chenillettes.

c) d'autres demandes émanent :

- de particuliers détenteurs d'un engin pour une utilisation individuelle ou en groupe, à des fins de balade, à la découverte de grands espaces ou pour un usage nocturne ;
- de propriétaires ou locataires de chalets ou de cabanes d'alpages qui souhaitent une accessibilité hivernale par motos neige, lorsque les accès ne sont pas déneigés, en rejetant les moyens traditionnels d'accès (raquettes, peaux de phoques). Cette demande est en augmentation en relation

---

<sup>6</sup> moto-vertes, squad ou véhicule 4 X 4 évoluant, en été, en montagne avec plus ou moins de tolérance ou d'autorisations.

avec la restauration et la réhabilitation des chalets d'alpage permises depuis la loi Bosson de 1994 (L-145.3 I du code de l'urbanisme) et admises par les pouvoirs publics au titre de la conservation de ce patrimoine. Une centaine de dossiers de réhabilitation serait en cours d'examen pour le seul département de la Savoie.

- enfin, dans quelques rares cas qui nous ont été signalés, d'habitants permanents de hameaux ou d'écarts non déneigés (résidence principale ou bâtiment agricole utilisé en hiver).

Pour ces deux dernières catégories, la jurisprudence considère que leur besoin en déplacement ressortit à une activité de loisirs, alors que sur de tels cas particuliers il eut certainement été plus pertinent de s'interroger sur le statut de ces bâtiments (accessibilité et habitabilité hivernale ou non) et sur les autorisations d'urbanisme qui les régissent.

### **2 - 3 - 2 - L'appréciation de ces demandes**

**a)** Divers arguments sont évoqués à l'appui de ces demandes :

- l'apport à l'économie touristique en zones de montagne en élargissant les périodes et heures d'ouverture des établissements ouverts au public (restaurants en particulier)

- l'élargissement et la diversification de l'offre touristique des stations en hiver et notamment après l'heure de fermeture des pistes skiabiles.

- une alternative à l'obligation et au coût du déneigement pour les communes.

- le maintien d'activités et d'emplois en montagne.

- la nécessité d'un accès aux bâtiments isolés pour leur entretien et leur surveillance.

- l'équité sociale qui permet à des non skieurs et particulièrement à des personnes âgées ou handicapées l'accès à des sites et des activités de loisirs.

- le progrès technique mis au service d'une montagne déjà « artificialisée », ayant perdu son caractère d'espace naturel par son équipement en remontées mécaniques, pistes de ski et diverses infrastructures.

- un traitement similaire pour les motos neige à celui des véhicules tout terrain l'été.

**b)** Ces demandes restent néanmoins portées par une ou plusieurs minorités très actives, déployant localement un important lobbying. Elles sont relayées par une partie des élus de la montagne et les organismes professionnels (ANEM - association nationale des élus de la montagne - et AMSFSHE - association des maires des stations françaises de sports d'hiver et

d'été), dont le rôle est de promouvoir le développement touristique de la montagne équipée pour les loisirs.

Ces minorités occupent localement régulièrement le terrain et entretiennent la pression par divers moyens : média, interventions par courrier auprès des autorités et des élus, manifestations locales allant même jusqu'au blocage de route (encore en Savoie, par exemple, en 1999 et en 2000).

Les élus, pour une grande partie d'entre eux, les relaient : interventions ministérielles, questions écrites, débats parlementaires et amendements...

Les associations de développement et de promotion de la montagne s'en font écho : conférences de presse de l'ANEM et de l'AMSFHE du 04 novembre 1999 interpellant les pouvoirs publics et présentant 10 propositions (voir annexe 7), dont l'immatriculation des motos neige, ou du SNPM le 21 janvier 2000 à Méribel, dossiers et interventions auprès des autorités ministérielles.

La demande d'immatriculation des motos neige est récurrente dans le discours de chacun, alors même que sur le fond le débat porte plus largement sur l'utilisation de ce moyen de déplacement et de loisirs.

Les associations de protection de l'environnement, très présentes en zone de montagne, s'organisent et se manifestent activement : action contentieuse, constitution de collectif (en Haute-Savoie), tracts, interventions locales et ministérielles.

Bien que porté au niveau national le débat recouvre, à l'analyse, une problématique très localisée et saisonnière et exprime une demande essentiellement alpine et même savoyarde.

### **III – L'IMMATRICULATION DES MOTOS NEIGE : UNE DEMANDE PONCTUELLE ET RECURRENTE**

#### **3 - 1 – Ce qu'implique l'immatriculation**

L'immatriculation des véhicules est une obligation du code de la route (art. R.110 et suivants). Elle ne concerne que les véhicules pouvant circuler sur des voies ouvertes à la circulation publique. Les engins immatriculables doivent être conformes aux prescriptions de ce code selon des caractéristiques techniques très précisément prévues. De surcroît, ils doivent être réceptionnés et homologués par le service des mines. Toutes les dispositions afférentes s'inspirent tant d'un souci d'identification que de celui de normes à respecter pour la sécurité de leurs utilisateurs et des autres usagers de la route.

Les motos neige constituent à cet égard un type de véhicules qui échappe à ces prescriptions, tant à leur esprit qu'à leur dispositif.

En conséquence, le ministère de l'équipement, des transports et du logement a toujours considéré que celles-ci n'étaient pas applicables aux motos neige et qu'en conséquence ces engins n'avaient pas à être immatriculés au sens du code de la route (voir la note de la DSCR du 06 mai 1999 en annexe 8).

L'assimilation des motos neige à d'autres véhicules routiers en tant que susceptibles d'être astreints à une immatriculation pourrait par ailleurs conduire à les assujettir à d'autres dispositions telles que :

- inscription à un fichier spécifique, tel que le fichier national des immatriculations
- imposition à des taxes fiscales ou para-fiscales, telles que « carte grise » ou « vignette ».
- obligation de visites techniques périodiques assorties d'obligations de mise en conformité des dispositifs de sécurité ou d'anti-pollution.
- obligation pour leurs utilisateurs, même occasionnels, de détenir un permis de conduire spécifique.

De telles contraintes seraient-elles justifiées et de surcroît acceptables et acceptées par les demandeurs eux-mêmes ?

Par ailleurs, l'obligation d'immatriculer les motos neige ne saurait être envisagée stricto sensu : elle devrait concerner, en effet, tous les engins à moteur utilisés pour la progression sur neige, ce qui ne paraît ni particulièrement nécessaire ni adapté à leurs caractéristiques.

Enfin, le domaine d'évolution des motos neige est marqué d'une telle spécificité que l'obligation d'immatriculer les aéronefs et les scooters de mer (et d'assujettir leurs usagers à la détention de permis ou d'autorisation) ne saurait leur être transposée.

### **3 - 2 - Ce que demandent réellement les promoteurs de l'immatriculation**

#### **- Qui demande ?**

La demande émane principalement et exclusivement des loueurs professionnels. Elle trouve un relais au niveau de l'ANEM, du SNPM et de manière moins forte du CODEVER (collectif de défense des loisirs verts), du SNTF (syndicat national des téléphériques de France). Ce dernier, voir annexe 9, serait favorable à une immatriculation sous réserve cependant que cela se fasse sans impositions ou taxes. Certains élus de la montagne ont également repris cette demande à leur compte. Les associations de protection de la nature (FRAPNA, Vivre en Maurienne, Vivre en Tarentaise, le CAF - club alpin français -, la fédération de la randonnée pédestre, sont par contre opposés à cette demande qui leur semble officialiser une pratique qu'ils veulent voir contrainte (voir annexe 10).

Du côté de l'administration, si le SEATM (service d'études d'aménagement touristique de la montagne) et la DIREN y sont plutôt favorables, on note que les services administratifs chargés directement de la police de la nature et de l'application de la loi de 1991 ne sont pas demandeurs. Il en est de même des services préfectoraux, auxquels incomberaient la charge de la gestion d'un fichier local pour quelques motos neige et la délivrance de documents spécifiques.

### **- Quels arguments ?**

Les intentions exprimées sont de permettre :

- le recensement des engins à des fins de connaissance (point de vue exprimé particulièrement par les importateurs...)
- la possibilité de rattacher l'engin à un exploitant professionnel ou à un propriétaire (point de vue des professionnels eux-mêmes)
- le constat plus aisé des infractions (pour certains élus locaux notamment)
- la reconnaissance du caractère utilitaire des engins (SNTF).
- le contrôle de l'état technique des machines et l'amélioration des normes de sécurité (inspection du travail des transports).
- le précédent invoqué de l'immatriculation dans certains pays, comme la Suisse.

Pour autant que chaque argument pris en tant que tel ait sa propre pertinence, il n'apparaît pas à lui seul de nature à justifier une obligation d'immatriculer les motos neige. Il y a l'évidence d'autres voies et moyens pour y répondre.

### **- Les arrière-pensées**

La demande d'immatriculation repose sur un amalgame d'arguments et relève donc d'un discours ambigu marquant des arrière-pensées où chacun pense trouver la reconnaissance d'un statut pour les motos neige et donc une plus grande liberté d'utilisation que ne le permet le dispositif actuel. C'est un angle d'attaque de ce dispositif.

Dans un communiqué de presse de décembre 1998, le député P. Ollier dit d'ailleurs de manière fort claire que ce serait :

« un nouveau pas vers la reconnaissance de l'utilisation des motos neige, l'immatriculation en ferait du point de vue juridique un véhicule reconnu par l'Etat, qui doit pouvoir circuler sur les routes enneigées non ouvertes à la circulation... ».

C'est pourquoi, par-delà la question posée, il appartenait à la mission de prendre une position circonstanciée tenant compte à la fois de la demande exprimée et de la situation de malaise constatée, largement alimentée par les fluctuations et l'attentisme des pouvoirs publics.

#### **IV - POSITION DE LA MISSION**

##### **4 - 1 - Une question simple ayant valeur d'exemple**

La mission a souhaité élargir la réflexion et ne pas se contenter d'exprimer une position sur une simple mesure technique.

L'opportunité de l'immatriculation renvoie, en effet, à un ensemble d'interrogations mettant en cause l'avenir du milieu naturel montagnard, l'économie touristique, la liberté publique de circulation, les pouvoirs locaux, le droit de propriété, ...

Plus fondamentalement, elle pose le problème d'un choix collectif : quelle montagne voulons-nous pour demain ? celui du contenu et des limites à donner au développement touristique des sports d'hiver, dont certains excès, déjà visibles, peuvent par une artificialisation et une mécanisation mal contrôlées compromettre l'identité et la qualité de l'environnement montagnard.

La loi de 1991, malgré ses imprécisions, apporte une réponse sur ce point à ces questions en affichant la volonté forte d'une limitation stricte de l'usage des motos neige en montagne. Cette position pourrait apparaître trop conservatrice si elle ne tenait compte de la particularité et de l'extrême fragilité des écosystèmes et du patrimoine naturel montagnards. Elle ne peut être mise en stricte symétrie avec le statut donné au scooter des mers qui évolue dans un milieu certes sensible aussi mais moins confiné et qui a fait l'objet d'une réglementation distincte.

La volonté du législateur est claire et exprimée sans ambiguïté dans l'interdiction de l'article 3 de la loi qui limite l'usage ludique de la moto neige à une pratique très encadrée, confirmant la vocation essentiellement utilitaire de cet engin dans notre pays.

La mission a souhaité rester dans l'esprit et la lettre de la loi du 3 janvier 1991, qui constitue à ses yeux une avancée pour la protection du milieu montagnard et qui lui paraît apporter une garantie qu'il convient de ne pas remettre en cause.

Elle inscrit son analyse du problème posé par le développement et l'utilisation des motos neige dans la perspective d'un tourisme équilibré et durable, tel qu'il est, par exemple, envisagé dans la convention alpine ratifiée par la France en 1996, prenant appui à la fois sur le principe de précaution et sur l'existence d'une éthique touristique.

Les articles 13 et 15 du protocole « tourisme » de cette convention visent expressément à réduire le trafic motorisé à l'intérieur des stations touristiques et à maîtriser les pratiques sportives de plein air. Les déclarations de la secrétaire d'Etat au tourisme lors des premiers sommets mondiaux du tourisme à Chamonix le 1er décembre 1999 vont dans cette même direction d'un développement touristique durable et plus responsable.

La mission exclut d'envisager une modification de la loi qui remette en cause le choix écologique fait. Elle rejoint la position du MATE exprimée à plusieurs reprises dans des réponses à des parlementaires, qui ne jugeait pas opportun de changer la réglementation.

Toutefois, devant les hésitations de l'administration, révélées par le contenu fluctuant des circulaires de 1993 et 1994 et les interprétations constatées sur le terrain, elle considère comme nécessaire une clarification administrative des conditions d'application de la loi et propose que soit rédigé un texte administratif abrogeant les deux circulaires précitées et précisant les dispositions en vigueur.

Elle propose que ce texte, dont le caractère interministériel devrait être affirmé, prenne la forme soit d'un décret lui conférant l'assise juridique nécessaire, notamment face aux juges, ou au minimum d'un arrêté interministériel, engageant fortement avec celui de l'environnement, les ministères de l'équipement, des transports et du tourisme.

#### **4 - 2 - Opportunité de l'immatriculation des motos neige**

La question de l'opportunité d'une immatriculation masque des arrière-pensées d'extension de l'usage de la moto neige à des fins de loisirs et plus largement de tous engins motorisés conçus pour la progression sur neige. La mission estime que si cette question comporte de ce fait une connotation symbolique elle doit être ramenée à de justes proportions. Il s'agit dans les faits d'un problème limité, monté en épingle, bénéficiant du relais des médias et n'ayant qu'une incidence économique marginale.

L'immatriculation ne lui paraît justifiée ni juridiquement ni techniquement, compte tenu des restrictions d'usages de la loi. Une analyse de la question ne révèle pas d'avantages probants pour la mise en place d'une telle procédure :

- la spécificité même de la moto neige en fait un engin réservé à la seule progression sur neige là où l'enneigement est durable, soit sur une partie limitée du territoire national et pendant une période courte de l'année, excédant rarement 3 ou 4 mois, sauf en très haute altitude.
- l'immatriculation est un dispositif lourd au sens des obligations du code de la route (cf. III.3-1 supra), imposant des caractéristiques techniques aux véhicules, le respect de normes et entraînant l'application de conséquences : création d'un fichier, contrôle technique des véhicules, carte grise, incidence fiscale ou parafiscale, instauration d'un permis de conduire ... et l'obligation d'une matérialisation par signalisation sur le terrain de toutes les voies non ouvertes à la circulation publique.

- elle ne concerne qu'un nombre restreint de personnes, celles pouvant avoir une activité licite dans le cadre de la loi actuelle.

Il n'y a pas de justification à immatriculer les engins des loueurs évoluant sur des terrains réservés.

- l'assimilation de la moto neige à un véhicule ordinaire ouvrirait la porte, actuellement fermée par la loi, à son usage sur les voies ouvertes à la circulation publique non déneigées.

Cette incitation de fait aurait pour effet d'étendre le territoire actuel d'évolution des motos neige et d'en banaliser l'usage aux yeux d'utilisateurs potentiels.

Ce qui serait de nature, dans une spirale peu maîtrisable, à accroître la difficulté à circonscrire et à canaliser ces pratiques, à pousser à leur diffusion spatiale et à accréditer l'idée de la moto neige comme nouveau moyen de transport en montagne pour un large public et ainsi à rendre plus difficile leur contrôle.

Ceci alors même que les atteintes écologiques induites par les pratiques motorisées sont avérées, qu'il est de la responsabilité de la puissance publique de conserver la montagne comme un lieu de silence et de ressourcement pour le plus grand nombre et que celle-ci est confrontée à une augmentation, à terme inéluctable, de sa fréquentation et des pressions sur le milieu.

A cela s'ajoute l'accroissement du risque né de cette banalisation pour la sécurité des personnes, qu'elles soient ou non utilisatrices de motos neige.

- Un autre argument mis en avant par certains professionnels, principalement loueurs, serait que l'immatriculation permettrait un meilleur contrôle des pratiquants et des véhicules.

Sensible à cet argument, tout à fait réel, et constatant, par ailleurs, que les services chargés de la police de la nature et de l'application de la loi du 3 janvier 1991, rencontrés sur le terrain, n'exprimaient pas cette demande <sup>7</sup> (gendarmerie, ONC, ONF, parc national de la Vanoise), la mission préconise pour y répondre la mise en place localement d'un système d'identification s'appliquant aux engins répondant aux conditions autorisées par la loi. Cette identification serait instaurée à l'initiative des maires, qui disposent, par ailleurs, de larges prérogatives en matière de police générale et d'environnement. Elle serait destinée à veiller à l'application de la réglementation d'usage et donc bien distincte d'une immatriculation au sens du code de la route, qui n'est pas proposée.

Consignée sur un registre et n'ayant pas de valeur juridique propre, cette identification, prenant la forme d'une marque ou d'un numéro d'ordre visible de tout côté, serait communiquée aux préfetures et aux services chargés du contrôle de la loi.

Par-delà l'aide qu'elle apporterait à ces services, l'identification pourrait aussi contribuer à une certaine moralisation des pratiques et à des comportements plus responsables des

---

<sup>7</sup> A noter que la SEATM et la DIREN Rhône-Alpes y étaient plutôt favorables.

utilisateurs de motos neige et, dans les faits, avoir à cet égard le même effet qu'une immatriculation sans en avoir les inconvénients.

#### **4 - 3 - Une définition plus réaliste des terrains réservés**

La circulaire du 29 décembre 1993 donne une définition très restrictive des « *terrains réservés* » à l'utilisation à des fins de loisirs, et précise qu'il faut entendre par terrains « *des espaces clos, d'un seul tenant, strictement délimités et pourvus d'un seul accès* ». Elle ajoute que sont exclus « *des itinéraires en forêt ou autour d'un lac* » et « *a fortiori des circuits s'étendant sur le territoire d'une ou plusieurs communes* ». Il s'agit donc d'un « *espace de taille modeste qui sera réservé à la pratique exclusive de la moto neige* ». Elle précise enfin que les motos neige doivent être « *stockées sur place* » par le loueur ou « *transportées par les utilisateurs dans des véhicules appropriés* ».

La lettre-circulaire du 22 février 1994 assouplit quelque peu ces dispositions en précisant qu'il faut entendre par « *espaces clos* » des « *espaces balisés* », plus adaptés au caractère temporaire de l'activité et que les terrains peuvent englober, contrairement à la circulaire précédente, des parties de pistes de ski alpin, mais après la fermeture complète des pistes.

Dans la pratique, les terrains autorisés au titre de la procédure annuelle ITD de l'article L.442-1 l'ont rarement été en référence à la définition étroite de 1993. Les appréciations locales des textes par les services administratifs n'ont pas été homogènes. Les professionnels, confrontés aux contraintes d'une réglementation trop rigoureuse ont à maintes reprises exprimé leur mécontentement face aux difficultés qu'ils rencontraient pour développer une activité économique normale.

La mission estime qu'il y a lieu de sortir de l'ambiguïté actuelle, entretenue par les positions fluctuantes de l'administration sur la définition de ces terrains, que le problème est réel et qu'il convient de donner suite à la demande des professionnels de disposer de vrais terrains d'évolution leur permettant d'exercer une activité plus attractive dans des conditions normales et dans le respect de l'environnement et des pouvoirs de police des maires et des préfets.

Cette approche plus réaliste s'impose par elle-même ; en effet, dès lors que la loi rend licite l'existence de terrains réservés à des fins d'utilisation de loisir, il est logique d'en permettre une exploitation normale dans le respect des prescriptions fixées. Elle conduit à abroger les restrictions excessives de la circulaire de 1993 et à admettre la délimitation de circuits (qui impliquent le retour au point de départ) ou d'itinéraires (liaison d'un point à un autre) strictement contrôlés.

Pour les rapporteurs, l'article R.442-2 du CU permet cette interprétation plus large et d'éviter le recours à une modification législative. Cet article concerne notamment lorsqu'il vise les « *parcs d'attractions, aires de jeux et de sports ouverts au public* », les pistes cyclistes et circuits automobiles, qui s'accommodent bien de longs itinéraires balisés. Cette interprétation devra expressément figurer dans le texte (décret ou arrêté interministériel) préconisé par la mission.

Les rapporteurs recommandent que la définition de ces terrains fasse l'objet d'une réflexion méthodologique concertée entre l'Etat, les professionnels de la moto neige et les associations de protection de l'environnement.

La question du passage éventuel en domaine skiable évoquée par la circulaire de 1994 devra être abordée dans ce cadre, notamment avec le SNTF (syndicat national des téléphériques de France) et l'association des directeurs des services des pistes.

Des points de vue divers ont été exprimés lors du passage de la mission en Savoie sur ce point (le SNTF souhaitant, par exemple, éviter toute interférence entre les domaines skiables et les circulations de loisir du fait de la présence d'équipements permanents sur les domaines skiables et de la circulation des engins de damage) et celle-ci n'a pas souhaité se prononcer sur cette question. Elle considère que la réponse est à trouver localement avec les gestionnaires des domaines skiables et que le problème relève davantage de la sécurité publique que de la protection de la nature dans ces espaces déjà très artificialisés que sont les pistes de ski.

Pour éviter le développement inconsidéré de ces terrains d'évolution, il est impératif que leur nombre, leur périmètre et leur localisation fassent l'objet d'une réflexion préalable à l'échelle de chaque massif (au sein du comité de massif) à partir d'une évaluation des besoins et des caractéristiques et contraintes propres à chaque massif.

Bien que la loi ne le prévoit pas explicitement, chaque projet de terrain devrait par ailleurs être soumis par le préfet au moment de la procédure administrative à l'avis de la commission départementale des sites (CDS), qui dispose d'une compétence élargie sur les enjeux d'environnement dans le département. Enfin l'autorisation délivrée par l'autorité compétente devra comporter des prescriptions adaptées au cas particulier (nombre d'engins, horaires, ...).

Cette approche considérée comme plus réaliste par la mission devrait être de nature à rendre possible un développement plus attractif des terrains réservés et une pratique plus normalisée de l'activité de loisir permise par la loi tout en réduisant les pratiques infractionnistes.

Elle implique un encadrement strict des pratiques à l'intérieur des terrains ainsi autorisés et une application rigoureuse et sans faille de l'interdiction à l'extérieur.

#### **4 - 4 - La question du convoyage de clientèle par moto neige**

Bien que la question ne soit pas directement évoquée dans la loi du 3 février 1991, dès le vote de celle-ci et sa mise en application, le problème de la desserte des restaurants d'altitude a été posé par les parties intéressées.

Dans un premier temps, la circulaire de décembre 1993 a admis que le ravitaillement des restaurants d'altitude ne bénéficiant d'aucune route déneigée, puisse s'effectuer par moto neige. Deux mois plus tard, la lettre-circulaire de février 1994 élargissait cette tolérance au convoyage de clientèle mais les tribunaux ont déclaré cette tolérance illégale. Ils ne se sont pas prononcés sur le ravitaillement des établissements.

De bonne foi ou non, des restaurateurs ont néanmoins continué à transporter leur clientèle, notamment en service de nuit, pour une activité considérée comme lucrative.

Certains professionnels et certaines stations en ont même fait un argument commercial pour organiser des soirées avec montée et descente de nuit en moto neige (voir annexe 13).

Dans la réalité, peu d'infractions ont été dressées et sanctionnées, une bienveillance locale couvrant ces pratiques. Celles-ci restent marginales et si elles ne sont pas sans poser de problèmes de sécurité ou de nuisances, elles n'ont généralement pas induit d'accidents graves ou suscité de polémiques autres que locales et de proximité.

Cependant, la multiplication dans les années récentes et futures des établissements d'altitude est susceptible de faire évoluer le constat actuel.

La revendication de la reconnaissance de ces pratiques, plus largement de l'assouplissement de la loi, demeure et devrait aller en s'amplifiant.

Les membres de la mission n'ont pas esquivé cette question, mais n'ont pas pris de position commune : l'un considérant qu'eu égard aux problèmes de sécurité et de nuisances et à l'obligation de préserver l'environnement montagnard, il y a lieu de s'en tenir à l'interdiction de cette pratique du convoyage de clientèle, qui relève d'une activité de loisir, et se trouve ainsi proscrite par la loi du 3 février 1991, comme l'a confirmé la jurisprudence (cour d'appel de Chambéry, arrêt du 18 novembre 1998).

Pour l'autre, il convient d'admettre la réalité d'un besoin et d'une pratique qui peut être encadrée réglementairement, par l'exercice normal des pouvoirs de police du maire en application de l'article L.2213-4 du code général des collectivités territoriales, qui lui donne les moyens de soumettre la circulation à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux.

Toutefois dans ce cas le maire ne saurait méconnaître le principe de l'interdiction de l'article 3 de la loi.

Il appartiendra à l'autorité de tutelle de prendre position sur ce point.

#### **4 - 5 - Un rôle plus clair et plus engagé des acteurs**

##### **- L'Etat**

Au niveau central et local, l'Etat a semblé trop hésitant ou attentiste dans la mise en oeuvre et l'accompagnement de la loi du 3 février 1991, donnant prise ainsi à des interprétations locales des textes, à leur application non uniforme dans les départements, voire à l'intérieur d'un

même département et laissant ainsi se développer des pratiques laxistes ou infractionnistes non ou peu sanctionnées.

De plus, l'action de l'Etat a trop exclusivement été portée par le seul ministère chargé de l'environnement, les autres ministères étant tenus en marge du problème ou n'ayant pas souhaité s'y impliquer fortement.

Il importe de mettre fin à cette situation et que le discours de l'Etat soit porté avec plus de cohérence et de clarté. C'est le sens du texte à caractère interministériel préconisé par la mission à l'adresse des administrations et des élus qui abrogeant les circulaires de 1993 et 1994 devra rappeler la finalité forte de protection du milieu montagnard et comporter des clarifications de nature à en permettre une application réaliste (sur le ravitaillement des restaurants d'altitude, le convoyage de clientèle, les terrains réservés et l'accès aux chalets d'alpage). Les choix écologiques de la loi doivent être partagés et assumés par toutes les administrations (ce n'est pas le cas aujourd'hui) et bénéficier d'un accompagnement pédagogique et explicatif justifiant et argumentant ces choix, notamment en s'appuyant sur la connaissance des atteintes aux espaces naturels et à la faune occasionnées par une pratique mal maîtrisée de l'usage des motos neige. Ces données actuellement encore insuffisantes devront être mobilisées, développées et faire l'objet d'une large diffusion.

Au niveau local, les préfets devront rappeler aux maires leurs responsabilités, notamment en matière de sécurité et d'environnement et assumer les leurs par un exercice plus strict du contrôle de légalité et des consignes plus rigoureuses d'application de la loi données aux services, et prendre toute initiative locale pour s'assurer d'une bonne information sur la loi. Les initiatives prises par certains préfets de rappeler l'état de droit, bien que tardives, vont dans ce sens.

L'administration devra saisir l'opportunité de la publication du décret ou de l'arrêté interministériel pour faciliter l'information des magistrats et des juges, dont l'intervention à ce jour ne s'est pas toujours effectuée dans des conditions d'information suffisante.

### **- Les maires**

La loi du 3 janvier 1991 ne prévoit pas de dérogations ou de régimes d'autorisation exceptionnelle accordée par l'autorité administrative, préfets ou maires en l'espèce, comme l'a rappelé le Conseil d'Etat dans un avis du 25 février 1997.

Elle ne saurait toutefois faire opposition à l'article L.2213-4 du code général des collectivités territoriales qui confère aux maires la possibilité d'interdire, en la motivant et sous le contrôle des préfets et des juges, l'accès de certaines voies ou secteurs aux « véhicules dont la circulation est de nature à compromettre la sécurité publique, la protection d'espèces animales ou végétales, la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques, ... »

Ainsi les maires disposent-ils de prérogatives importantes en matière de protection de l'environnement et de police générale, indépendamment même de la loi de 1991 qui leur donne

la faculté d'autoriser l'ouverture d'un terrain aménagé pour la pratique des sports et loisirs motorisés.

Il y a là deux dispositifs législatifs qui coexistent. Même si leur articulation n'a pas été clairement établie, ceux-ci doivent être mobilisés de concert pour faciliter la recherche des solutions locales les plus adaptées, notamment pour la définition des terrains d'évolution et de leur accès et pour réglementer les usages professionnels et de service prévus par la loi.

C'est dans cet esprit que le MATE avait établi en 1997 une plaquette d'information à l'intention des élus, dont le contenu, qui reste pour l'essentiel valable, pourrait être réactualisé et donner lieu à diffusion auprès de toutes les parties concernées.

Si le maire a pour première mission de faire respecter la législation en vigueur sous l'appréciation du contrôle de légalité, il lui appartient aussi, proche de la population, de jouer son rôle d'arbitre et de médiation dans les éventuels conflits d'intérêt, ce qui n'est pas aisé lorsque les pressions sont nombreuses.

Il conviendrait enfin que les maires participent plus directement à la bonne information du public et soient invités à mettre en place dans leurs communes un dispositif d'affichage rappelant les conditions d'utilisation des motos neige et plus largement celles des pratiques de sports motorisés, notamment au départ des remontées mécaniques, à la mairie, à l'office du tourisme lorsqu'il existe.

### **- Les professionnels**

La mission reconnaît le rôle utile joué par les structures mises en place par les professionnels de la moto neige (France moto neige, SNPM), notamment auprès des pouvoirs publics.

Ce rôle, parfois contestataire, devrait évoluer vers un partenariat plus constructif, par exemple, pour la définition avec l'administration du contenu des terrains d'évolution.

Porteuses d'une éthique de la profession et garantes d'une pratique raisonnable de la moto neige dans le cadre des dispositions en vigueur, ces structures devront mettre en place les conditions d'une moralisation des pratiques et élaborer un véritable code de bonne conduite à l'usage de leurs adhérents ; de ce point de vue la charte mise au point par le SNPM et transmise aux rapporteurs apparaît comme une première étape (voir annexe 11). Elles devront s'assurer aussi de la compétence de leurs adhérents et mettre en avant une exigence de formation, théorique et pratique, pour les loueurs et leurs salariés, qui tiennent compte à la fois des dangers inhérents à l'utilisation de tels engins et des conditions particulières propres à un milieu naturel difficile et sensible. A cet égard les modules de formation élaborés à l'initiative de la CRAM de Rhône-Alpes avec l'APAVE pour les salariés des exploitants de remontées mécaniques constituent une référence valable. Cette formation, sanctionnée par un examen professionnel, comprendrait trois modules : prévention des risques (4 h), technologie des motos neige (4 h) et conduite (8 h) (voir annexe 12).

Les formations mises en place dans ce cadre devront comporter un module de connaissance des milieux naturels et des écosystèmes montagnards.

En ce qui concerne les constructeurs-importateurs de motos neige, dont l'action de promotion se montre particulièrement discrète sur la réglementation en vigueur, la mission considère que ceux-ci devraient être invités à participer directement à la bonne information de leurs clients, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Dans le même esprit, soucieux de donner du tourisme une image positive et respectueuse de l'environnement de leur activité, les responsables d'organismes touristiques, notamment d'accueil (syndicat d'initiatives, tour opérateurs), devront être mis en situation de pouvoir participer à la bonne information de leurs clients ou visiteurs, tout en veillant à ne pas faire circuler d'informations erronées pouvant conduire à des comportements illégaux.

#### **4 - 6 - La desserte des chalets d'alpage**

La mission souhaite attirer l'attention de l'administration sur le développement, dans un objectif de protection et de mise en valeur du patrimoine montagnard, de la restauration ou reconstruction d'anciens chalets d'alpage ainsi que d'extensions limitées de chalets d'alpage existants, permis par l'article L.145-3-I du CU, depuis la loi Bosson du 9 février 1994.

Ces bâtiments dont les travaux sont fortement encadrés par la réglementation (cf. circulaire équipement n° 96-66 du 19 juillet 1996) sont réservés à un usage estival (s'agissant de chalets « d'estive »), mais un risque de dérive pourrait provenir d'un changement de destination de ces chalets pastoraux dès lors que ceux-ci seraient ouverts l'hiver, augmentant ainsi la pression pour une demande de desserte par moto neige.

L'administration devra veiller à ce que cette vocation estivale soit effective. Elle devra s'assurer aussi de la cohérence des décisions publiques (services de l'Etat et des collectivités territoriales) lorsqu'il s'agira de répondre à des demandes complémentaires d'équipement de ces bâtiments : réseaux publics de distribution d'eau, d'assainissement ou de distribution d'électricité, travaux de desserte.

Comme le précise la circulaire précitée « *la destination des chalets d'alpage n'implique pas la réalisation de travaux de desserte ou de travaux portant sur les réseaux publics...* ».

Les propriétaires de ces chalets d'alpage devront être tenus clairement informés de l'interdiction d'une desserte par moto neige lorsque celle-ci n'entre pas dans le cadre strict des dérogations prévues par la loi.

Au-delà des chalets d'alpage, c'est plus largement le cas de l'accès à des chalets isolés qui est posé.

Des inventaires locaux engagés par divers organismes (services, CAUE, parcs), même s'ils ne sont pas encore systématisés, ont fait ressortir le nombre élevé de bâtiments susceptibles d'être concernés et la vraisemblable perspective d'une demande croissante de leur desserte par moto neige et d'accessibilité l'hiver.

Cette situation laisse entrevoir un risque important de mitage du milieu montagnard, en contradiction avec la loi montagne, de menaces pour les équilibres naturels montagnards et un risque croissant pour la sécurité des personnes en hiver.

Par leurs décisions l'administration et les élus portent une lourde responsabilité et rien ne doit être entrepris qui multiplie les sources de conflit ou aggrave les risques existants.

Sur la question particulière, la mission souscrit à la position exprimée par la ministre de l'environnement, dans sa réponse à plusieurs parlementaires, et qui précisait qu'il y avait lieu de s'interroger préalablement sur la vocation de ces chalets à être utilisés l'hiver, la plupart d'entre eux ne l'ayant pas été jusqu'à une date récente.

Dès lors que ces bâtiments auraient vocation à l'être, il importe alors de les rendre accessibles par véhicule apte à circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique et de s'assurer également que les moyens de secours pourront y accéder en cas de nécessité, les services départementaux et communaux ayant en charge de définir les modalités de déneigement de ces voies d'accès.

Dans le cas contraire, ces chalets n'ayant pas vocation à être utilisés l'hiver, leur accès par moto neige tombe sous le coup de l'interdiction de la loi du 1991, rappelée à plusieurs reprises par les tribunaux.

#### **4 - 7 - Améliorer la connaissance sur les pratiques des engins conçus pour la progression sur neige**

La mission demande au SEATM d'organiser, en liaison avec le MATE et le secrétariat d'Etat au tourisme, un dispositif de collecte de données, nationales et par massif, concernant l'usage des motos neige et engins conçus pour la progression sur neige, de développer un programme d'étude portant sur la connaissance de ces pratiques en France et dans les pays voisins.

Elle recommande à la DNP de mobiliser les compétences du réseau d'experts scientifiques du ministère, notamment au sein des organismes compétents dont il assure la tutelle ou la co-tutelle : ONC, ONF et muséum national d'histoire naturelle, afin d'améliorer la connaissance, encore insuffisante, de l'impact de ces engins sur la faune et plus largement sur les écosystèmes montagnards.

Elle invite enfin l'administration centrale à anticiper et à préparer, sans attendre, une position nationale claire en vue de la négociation d'une future réglementation européenne sur le développement de la moto neige et par extension des sports motorisés en milieu naturel.

## **CONCLUSION**

En conclusion, l'opportunité de l'immatriculation des motos neige n'est pas apparue aux rapporteurs comme une solution adaptée au cas français. Un tel dispositif, qui implique l'application des obligations du code de la route et une adaptation de ces « engins conçus pour la progression sur neige », n'est justifié ni techniquement ni juridiquement, compte tenu en particulier de leur vocation essentiellement utilitaire voulue par le législateur au travers de la loi du 3 janvier 1991, de la lourdeur d'un tel dispositif et de l'incitation qu'il représenterait vers une banalisation de l'utilisation de ces engins, dont l'usage doit être strictement circonscrit.

La mission propose la mise en place d'un système d'identification local des motos neige, à l'initiative des maires, dont l'utilité pourrait être réelle lors des contrôles effectués et pour la diffusion de comportements responsables parmi les utilisateurs.

Par-delà cette réponse, la question posée est apparue comme un révélateur des enjeux qui pèsent sur l'avenir du milieu naturel montagnard et sur sa préservation. Celle-ci, voulue par la collectivité et le législateur, oblige, si l'on veut garantir une gestion durable d'un milieu aussi sensible soumis à des sollicitations et à des pressions croissantes, à limiter strictement certaines activités et à maîtriser le développement touristique sous ses différentes formes.

La mission a été conduite à évoquer et parfois à prendre position sur plusieurs points qui ont été largement abordés par les interlocuteurs rencontrés : l'accès aux chalets d'alpage, le convoyage des clients vers les restaurants d'altitude, les terrains réservés à une utilisation ludique.

Sur ce dernier point, elle préconise, dès lors que la loi a admis leur existence, une application plus réaliste de la définition de ces terrains réservés, qui doivent pouvoir être aménagés en bénéficiant d'une attractivité économique normale.

Elle recommande, pour sortir de l'attentisme, de la confusion et des interprétations qui ont prévalu depuis la promulgation de la loi, l'abrogation des circulaires du 29 décembre 1993 et du 22 février 1994 et l'élaboration d'un texte d'application fort, clarifiant et précisant les dispositions de la loi, notamment sur le ravitaillement des restaurants d'altitude, le convoyage de clientèle, les terrains réservés et l'accès aux chalets d'altitude, prenant la forme d'un décret ou au minimum d'un arrêté interministériel.

Elle recommande à l'administration d'inscrire sa réflexion dans la perspective d'une future réglementation européenne de l'utilisation des engins conçus pour la progression sur neige et par extension des sports motorisés en milieu naturel.

## **LISTE DES ANNEXES**

- 1- lettres de mission
- 2 - programme et liste des personnes invitées lors du déplacement à Chambéry du 15 au 17 février 2000
- 3 - plaquette du MATE
- 4 - avis du Conseil d'Etat du 25 février 1997
- 5 - estimation du parc français de motos neige
- 6 - tableau des textes réglementaires sur la circulation dans les milieux naturels (ONF 73)
- 7 - 10 propositions de l'ANEM - AMSFSHE
- 8 - note de Mme Massin (DSCR) du 6 mai 1999
- 9 - position du SNTF
- 10 - position de quelques associations
- 11 - charte des droits et devoirs des utilisateurs d'engins motorisés conçus pour la progression sur neige à des fins professionnelles (SNPM)
- 12 - référentiel de formation (APAVE)
- 13 - extraits de diverses publicités
- 14 - note d'humour.

## **ANNEXE 1**

### **LETTRES DE MISSION**

Paris, le 8 OCT 1999

Monsieur le Vice-Président,

Lors de la discussion au Parlement du projet de loi relatif à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants du réseau de transport public de voyageurs, un amendement a été déposé à l'Assemblée Nationale pour rendre obligatoire l'immatriculation des motoneiges

Cette disposition, qui est de nature réglementaire et non législative, n'a pas été maintenue dans le projet de loi. Cependant le Gouvernement s'est engagé à l'examiner en concertation avec l'ensemble des parties concernées.

Les motos neiges sont des engins motorisés non réceptionnés qui ne sont pas autorisés à circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique au sens du code de la route. Ces véhicules n'entrent dans aucune catégorie réceptionnable au sens du service des mines et ne sont pas assimilables à des véhicules automobiles routiers

Leur utilisation est strictement encadrée par la loi du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules dans les espaces naturels, en vue d'assurer la protection de ces espaces.

Leur usage tend cependant à se développer pendant la période d'enneigement, dans des zones géographiquement limitées. Ces engins constituent un danger pour la faune et la flore montagnardes, particulièrement fragiles, émettent des nuisances sonores au sein des espaces montagnards recherchés pour leur calme et peuvent présenter un risque pour la sécurité des promeneurs et des skieurs.

L'idée de l'immatriculation est motivée par le souci de faciliter la constatation des infractions. Cette idée est toutefois combattue par des associations qui y voient le risque d'une banalisation de l'usage des motos neiges.

**Monsieur Pierre MAYET**  
Vice-Président du Conseil  
Général des Ponts et Chaussées  
Tour Pascal B  
**92055 La Défense Cedex**

En conséquence, nous vous demandons de bien vouloir mettre en place avec le Chef de la mission d'inspection spécialisée de l'environnement une mission destinée à entendre l'ensemble des intervenants concernés, à examiner l'opportunité qu'il y aurait à immatriculer les motoneiges, et s'il y avait lieu d'y répondre positivement, les conditions de sa mise en œuvre.

Nous souhaitons que le rapport correspondant nous soit remis avant la fin du mois de décembre 1999.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Vice-Président, l'expression de notre considération distinguée.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Gayssot', with a long horizontal stroke extending to the right.

**Jean Claude GAYSSOT**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Voynet', with a long horizontal stroke extending to the right.

**Dominique VOYNET**



**Ministère de  
l'Équipement,  
des Transports  
et du Logement**

---

Conseil général  
des ponts et  
chaussées

---

6ème Section  
Secrétariat  
général

---

Le Président

La Défense, le 25 OCT. 1999

**NOTE**

à l'attention de

**M. Louis BLAISE,**

inspecteur général de l'équipement

**M. Georges POULENAT,**

administrateur civil hors classe

---

**Affaire n° 1999-0224-01**

Par lettre du 8 octobre 1999, le ministre de l'équipement, des transports et du logement et la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement ont demandé au Conseil général des ponts et chaussées (CGPC) de diligenter, en liaison avec la Mission d'inspection spécialisée de l'environnement (MISE), une **mission sur l'immatriculation des motoneiges**.

En accord avec M. Jean-Claude SUZANNE, coordonnateur de la MISE, je vous confie cette mission qui est enregistrée sous le n° 1999-0224-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC.

J'attire votre attention sur le souhait des ministres de disposer du rapport final avant la fin du mois de décembre 1999.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission au président de la 2ème section et au coordonnateur de la MISE et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au ministre de l'équipement, des transports et du logement et à la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement par le vice-président du CGPC.

Hubert ROUX

*Copies : M. le coordonnateur de la MISE  
M. le président de la 2ème section*

## **ANNEXE 2**

### **PROGRAMME ET LISTE DES PERSONNES INVITEES LORS DU DEPLACEMENT A CHAMBERY DU 15 AU 17 FEVRIER 2000**

**MISSION D'INSPECTION "IMMATRICULATION DES  
MOTONEIGES"  
DU 15 AU 17 FEVRIER 2000**

**PROGRAMME DEFINITIF DE REUNIONS**

**Mardi 15 février :**

Arrivée en gare de Chambéry (train de Paris à 10h 58) Prise en charge par M, MARTIN (S.E, A.T.M.)

11h 15 Accueil en Préfecture par le Préfet (salle d'armes) suivie d'une réunion de travail SEATM/DATAR (Préfecture, salle Fontanet~)

15h : Entretien avec M. TISON, syndicat national des professionnels de la motoneige (Préfecture, Salle. Fontanet)

15h30 : Rencontre avec les professionnels (préfecture, salle Fontanet)

18h : Rendez-vous avec M. Claude FAURE, Directeur Général des services départementaux (Hôtel du département)

8h 30 : Entretien avec M. SERRES, inspecteur Général adjoint du tourisme (hôtel du département)

**Mercredi 16 février :**

9h 30 : Rencontre avec les administrations et établissements publics de l'Etat à laquelle est associée Mme HUGO, Procureur de la République d'Albertville (Préfecture - salle Fontanet)

14h30 : Rencontre avec les associations de protection de la nature et de l'environnement (Préfecture- salle Fontanet)

17h : Entretien avec le Secrétaire Général et les Sous-Préfets (Préfecture- salle Fontanet)

**Jeudi 17 février :**

9h30 Rencontre avec les élus (préfecture -salle Fontanet)

14h30 Départ pour Lyon Part-Dieu

**MISSION D'INSPECTION "IMMATRICULATION DES  
MOTONEIGES"  
DU 15 AU 17 FEVRIER 2000**

**LISTE DES PERSONNES INVITEES**

**Professionnels :**

-M. Jean-Louis COSTERG

Président de l'Association nationale des directeurs de services des pistes  
73150 VAL D'ISERE

-M. Bernard MONT AZ

Président de France Motoneige -73390 CHATEAUNEUF

-M. Gilles CHABERT, Président et M. Paul CHALVIN

Syndicat national des Moniteurs de ski  
6, allée des Mitailières -38240 MEYLIAN

-M. Christophe TISON

Président du Syndicat national des professionnels de la motoneige Chalet PIA -  
Chandon -73550 MERIBEL LES ALLUES

-M. Yannick USEGLIO, Président et M. SOURY LEVERGNE Syndicat national  
des téléphériques de France

Service des remontées mécaniques -73590 Notre Dame de Belle Combe et M.  
SIMIANS -SNTF -Meylan

**Associations de protection de la nature et de l'environnement**

- Monsieur Jean ANDRE

Président de la FRAPNA -20, rue Croix d'Or -73000 CHAMBERY

-Madame Annie COLOMBET

Présidente de l'Association "Vivre en Maurienne"  
Villarbernon -73140 Saint. Michel de Maurienne

-M.MACHET

Président de l'Association "Vivre en Tarentaise"  
Le Villaret -73550 LES ALLUES

-M. le Président de la Fédération de la randonnée pédestre Agence touristique  
départementale

24, boulevard de la Colonne -73000 CHAMBERY

-M. Laurent REVERDY -Délégué régional Comité de défense des loisirs verts  
4, rue Côte Savarin -01640 JUJURIEUX

-M. Jean GODDEFROY  
Vice-Président chargé des refuges au Club Alpin Français 13, avenue de la  
République -05100 Briançon

-M. CROIBIER  
Président du Comité départemental du C.A.F. 70, rue Croix d'Or -73000  
CHAMBERY

## **Administrations et services publics de l'Etat**

A. Mme Josiane LECRIGNY, Sous-Préfète d'Albertville

-M. Yves ROUSSET, Sous-Préfet de Saint Jean de Maurienne

-M. MARTIN, Chef du S.E.A.T.M.

-M. Bernard FONSECA, Commissaire à l'aménagement et au développement  
économique des Alpes

-M. Bernard SERRES, Inspecteur général du tourisme –SEATM

-M. Alain PIALAT, Directeur régional de l'environnement

-M. Gérard BEROUD ; Directeur. départemental de l'équipement

-M. Alain PINCHART, Directeur départemental de l'agriculture et de la forêt

-M. Régis MICRON, Chef du service départemental de l'O.N.F.

-M. Emmanuel de GUILLEBON, Directeur du Parc national de la Vanoise

-M. le Lieutenant-Colonel Jacques HEBRARD ; Commandant le Groupement de  
Gendarmerie départementale de la Savoie

- M. Michel LAMBRECH  
Chef de la Garderie départementale de l'ONC. Le Maillet -73220 AITON

-M. HAUTDIDIER Michel  
Inspection du travail des transports  
B.P. 45 - 38040 GRENOBLE CEDEX 09

-Mme Monique HUGO, Procureur de la République d'Albertville

## Élus

-M. Michel BOUVARD, Président de l'A.N.E.M.  
8, rue Favre -73000 CHAMBERY

-M. Albert GIBELLO, Président de l'association des maires du bassin  
d'Albertville –Mairie

-Mme Jacqueline POLETTI, Présidente de l'Association des Maires  
de Tarentaise -Vanoise -Mairie de Moûtiers

-M. Claude VALLET, Président de t'Association des Maires de Maurienne  
192, avenue des Clapeys -BP 82- 73303 Saint Jean de Maurienne cedex

-M. Georges CUMIN, Maire de Saint Martin de Belleville –73440

-Association des Maires de stations françaises de sports d'hiver et d'été Président :  
M. Gérard MORAND, Maire de Megève et M. André CREPY -Conseiller  
Général -Maire  
L'Oiseau rare -74390 CHATEL

-M. André GUERRAZ, Président du PNR des Bauges  
Maison du Parc -73630 LE CHATELARD

-M. Robert FIAT  
Président du P.N.R, de Chartreuse -Maison du Parc 38380 Saint Pierre de  
Chartreuse

## **ANNEXE 3**

### **PLAQUETTE DU MATE**



LA CIRCULATION DES VEHICULES TERRESTRES  
DANS LES ESPACES NATURELS



VOIES PUBLIQUES					
STATUT JURIDIQUE DES VOIES DE CIRCULATION	Autoroute route nationale artL.121-1CVR	Route départementale artL.131-1 CVR  Voies communales art L. 141-1 CVR	Chemins ruraux artL.161-1CVRet artL.161-1CR (ancien art 59 CR)	Chemins D'exploitation artL.162-2CVRet art L. 162-1 CR (ancien art 92 CR)	Chemins privés art L. 1624 CVR
DESTINATION DES VOIES ET DES CHEMINS	Affectées à la circulation publique par définition et par nature		Affectées à ,usage du public par nature  art L. 161-1 et L. 161-3 CR (ancien art 5get61 CR)	Communication entre les fonds ruraux et exploitation de Ces fonds art L+162-1 CR (ancien art 92)	Communication et desserte d'une propriété
OUVERTURE À LA CIRCULATION PUBLIQUE	Par définition		Par définition	Eventuelle Peut se présumer si le chemin est carrossable  empierré dessert des habitations ou des sites fréquentés etc +2)	Éventuelle
FERMETURE À LA CIRCULATION PUBLIQUE	Ne peut résulter que d'une mesure de police motivée par des impératifs de sécurité publique		Ne peut résulter que d'une mesure de police prise ou pour des motifs de sécurité ou en application des art L. 22134 ou L2215-3du CGTC(1)	Peut résulter des caractéristiques du chemin (non carrossable impasse non revêtu etc) ou d'une décision du propriétaire (simple mesure de gestion interne" Peut parfois résulter d'une mesure de police pour des motifs de sécurité ou en application des art L. 2213-4 ou L. 2215-3 du CGCT(1)	
FORMALISME DE LA DECISION DE FERMETURE SIGNALISATION	Arrêté de ,autorité de police Publication Signalisation réglementaire		Arrêté de ,autorité de police Publication Signalisation réglementaire	Pas de formalisme si décision du propriétaire Nécessité d'une signalisation ou D'un dispositif de fermeture si chemin présumé ouvert Arrêté de police Publication et signalisation réglementaire si la fermeture résulte d'une mesure de police	
OBSERVATIONS	(1) Il s'agit des motifs écologiques touristiques etc" qui permettent aux maires ou aux préfets, d'interdire la circulation sur certaines voies ou secteurs de la commune (loi n° 912 du 31 janvier 1991 " 12) Se référer à la jurisprudence CR = Cade rural CVR = Code de la voirie routière CGCT = Code général des collectivités territoriales				

**Pour plus de renseignements, vous pouvez vous adresser à la DIREN de votre région.**

**ANNEXE 4**

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT DU  
25 FEVRIER 1997**

SECTION DES TRAVAUX PUBLICS

CONSEIL D'ETAT

N° 360.067

EXTRAIT DU REGISTRE DES  
DELIBERATIONS

Mme DAUSSUN, Rapporteur

SEANCE DU 25 FEVRIER 1997

**DEMANDE D'AVIS** du ministre de l'environnement sur la possibilité d'utiliser des motos neige en dehors des voies et chemins ouverts à la circulation publique.

**A V I S**

Le Conseil d'Etat saisi par le ministre de l'environnement de la question de savoir si les dispositions de la loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels et portant modification du code des communes permettent aux propriétaires de chalets isolés et aux propriétaires ou gestionnaires de restaurants d'altitude d'utiliser des engins conçus pour la progression sur la neige et notamment des motos neige pour accéder à leur habitation ou y faire accéder leur clientèle et le ravitaillement nécessaire à leur exploitation, et, en cas de réponse négative, si l'administration peut délivrer des autorisations de déplacement exceptionnelles pour les propriétaires concernés ;

Vu le code de la route, notamment ses articles R 106 et suivants ;

Vu la loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 ;

**EST D'AVIS** de répondre dans le sens des observations suivantes

Les dispositions de l'article 1er de la loi du 3 janvier 1991, auxquelles les articles 3 et 4 de cette loi n'apportent pas de dérogation, interdisent l'usage à des véhicules à moteur en dehors des voies ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur, sous réserve des exceptions prévues à l'article 2 de la même loi.

Or les engins conçus pour la progression sur la neige et notamment les motos neige, même s'ils ne sont actuellement pas autorisés à circuler sur les voies ouvertes à la circulation publique, sont des véhicules à moteur. Leur usage est donc soumis aux dispositions des articles 1 et 2 de la loi.

Dès lors que ces utilisations n'entrent pas dans les exceptions apportées par l'article 2 de la loi du 3 janvier 1991 à l'interdiction générale posée par l'article 1, cette loi ne permet donc pas que des propriétaires de chalets isolés ou des exploitants de restaurants d'altitude utilisent des engins conçus pour la progression sur la neige hors des voies ouvertes à la circulation pour y accéder.

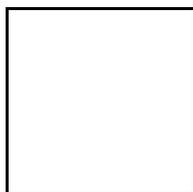
En outre la loi n'ouvre à l'autorité administrative aucune possibilité d'accorder à ces propriétaires ou à ces exploitants, en dérogation à ses dispositions, des autorisations exceptionnelles de déplacement.

Signé : D. LE VERT, Président,  
A. DAUSSUN, Rapporteur,  
A. M. KRUMM, Secrétaire

POUR COPIE CONFORME  
LE SECRETAIRE DE LA SECTION

## **ANNEXE 5**

### **ESTIMATION DU PARC FRANÇAIS DE MOTOS NEIGE**



Caisse Régionale d'Assurance  
Maladie  
Prévention des Risques  
Professionnels

## **ESTIMATION PARC FRANÇAIS DE MOTONEIGES**

Fin 1999

<b>En circulation</b>	~ 3 000 machines
<b>Ventes annuelles</b>	250 à 300 machines

### **REPARTITION**

<b>Armée</b>	<b>66</b>
<b>Services Publics</b> (Gendarmerie, PAF ...)	~ 50
<b>Hôteliers Restaurateurs</b>	~ <b>600</b>
<b>Location, Loisirs</b>	~ <b>600</b>
<b>Domaines Skiabiles</b> • Fond (230 sites) • Alpin (396 entreprises)	~ <b>300</b> ~ <b>800</b>
	~ <b>3016 machines</b>

## **ANNEXE 6**

### **TABLEAU DES TEXTES REGLEMENTAIRES SUR LA CIRCULATION DANS LES MILIEUX NATURELS (ONF Savoie)**

## CIRCULATION DANS LES MILIEUX NATURELS

**TABLEAU RECAPITULATIF DES TEXTES**

NATURE DES FAITS REPREHENSIBLES	QUALIFICATION PÉNALE	PROCEDURE DE VERBALISATION	RECouvreMENT DES DOMMAGES.INTERETS
<u>Bois et Forêts</u> Circulation sur voie fermée à la circulation (sans dommage ou dommage négligeable)	contravention forestière article R 331-3 CF 1er alinéa 4 <sup>ème</sup> classe	Timbre amende 4 <sup>ème</sup> classe	sans objet
<u>Bois et Forêts</u> Circulation sur une voie fermée, avec dommages sérieux	contravention non forestière Loi N° 91-2 du 3 janvier 1991 et décret N° 92-258 du 20 mars 1992 (5 <sup>ème</sup> classe)	PV d'infraction à transmettre par recommandé dans les 5 jours au Procureur	constitution de partie civile à l'audience
<u>Bois et Forêts</u> Circulation hors-piste en forêt	R 331-3 CF -2ème alinéa 5ème classe	P. V. -SERFOB	Dommages Intérêts sur PJ3
<u>Bois et Forêts</u> circulation sur une voie interdite par arrêté pris en application de la loi du 3 janvier 1991	contravention non forestière Loi N° 91-2 du 3 janvier 1991 et décret N° 92-258 du 20 mars 1992 (5 <sup>ème</sup> classe)	P. V d'infraction à transmettre par recommandé dans les 5 jours au Procureur 5 <sup>ème</sup> classe	constitution de partie civile à l'audience
<u>Bois et Forêts</u> circulation hors-piste avec dommages négligeables	contravention forestière article R 331-3 CF - 2 <sup>ème</sup> alinéa	P V.	sans objet, ou éventuellement par émission d'un titre de recette
<u>Forêt de Protection</u> circulation sur voie non ouverte	contravention forestière 5 <sup>ème</sup> classe R 412-16 du Code Forestier	P. V. -SERFOB	éventuellement
<u>Zone interdite à la circulation par l'Arrêté Ministériel d'Aménagement</u>	L et R 133-1-1 C.F. 4 <sup>ème</sup> classe	T.A.	éventuellement

14/12/99

Sources ONF

NATURE DES FAITS REPREHENSIBLES	QUALIFICATION PÉNALE	PROCEDURE DE VERBALISATION	RECouvreMENT DES DOMMAGES.INTERETS
<ul style="list-style-type: none"> <li>- circulation hors-piste avec dommages sérieux.</li> <li>- circulation dans sentiers interdits par arrêté pris en application de la Loi 91-2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>contravention non forestière Loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 et décret n° 92-258 de 20 mars 1992 (5ème Classe) + immobilisation du véhicule</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>P. V. d'infraction à transmettre par recommandé dans les 5 jours au Procureur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>constitution de partie civile à l'audience</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- circulation hors-piste dans des zones fragiles (terrains sensibles aux phénomènes d'érosion..)</li> <li>- circulation répétée sans but défini,</li> <li>- circulation intempesive de groupes motorisés (motocross sauvage, "rodéo" dans les parcelles) entraînant des dommages sérieux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Délit non forestier de dégradation. volontaire de biens immobiliers article 322-1 C.P. ou L 215-1 du C.R. 60 000F P. V. Saisie du véhicule</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>P. V. -SERFOB Si Bois et Forêt sous Régime Forestier P. V. -Procureur dans les autres cas P. V.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>constitution de partie civile à l'audience</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li><u>Parc National</u> Réserve intégrale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>R 241-63 1er alinéa -3ème Classe R 241-66- 4ème Classe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- T.A. -3ème Classe - T.A. -4ème Classe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>D.I. éventuellement, constitution de partie civile</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li><u>Réserve Naturelle</u> infraction à la réglementation de circulation ; infraction à l'interdiction de circulation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>R 242-39- 1er alinéa Code Rural 3ème classe R 242-2- 4ème alinéa Code Rural 5ème Classe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- T.A. - P. V. transmis dans les 5 jours au Procureur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>D.I. éventuellement constitution de partie civile à l'audience</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li><u>Arrêté de Biotope</u> infraction aux dispositions de l'arrêté instituant une protection de Biotope.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Article R 215-1 du Code Rural 4ème Classe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>P. V. 4ème classe transmis dans les 5 jours au Procureur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>D.I. éventuellement constitution de partie civile à l'audience.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li><u>Réserve de Chasse et de Faune Sauvage</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Article R 228-5 du Code Rural 5ème Classe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>P. V. SERFOB si Bois et Forêt P.V. au Procureur, autres cas (T.A. 4ème classe si bois et forêt cf. <i>Bois et Forêts</i> <i>pour Réserve des Bauges</i>)</li> </ul>	

14/12/99

## **ANNEXE 7**

### **10 PROPOSITIONS DE L'ANEM - AMSFSHE**

ANEM –AMSFSHE

Conférence - débat  
Jeudi 4 novembre 1999

À Chambéry

« les nouveaux loisirs mécaniques en montagne :  
la pratique des motos neige en question ? »

10 propositions

1°/ Préserver les acquis obtenus dans le cadre de la circulaire du 22 février 1994,

2° / Ouvrir la concertation dans la perspective de la rédaction d'une nouvelle circulaire concernant l'utilisation des motos neige, actuellement en cours d'élaboration au sein du ministère de l'Environnement,

3°/ Appliquer la loi du 3 janvier 1991 et la circulaire du 22 février 1994 de façon uniforme sur l'ensemble des territoires montagnards ainsi que la procédure d'autorisation préalable d'ouverture des terrains réservés à la pratique des motos neige,

4° / Mettre en œuvre la desserte des restaurants d'altitude dans les conditions prévues par la lettre circulaire du 22 février 1994.

5°/ Assimiler le convoyage des clients vers les restaurants d'altitude à un usage professionnel et non pas à une utilisation des motos neige à des fins de loisirs,

6°/ Appliquer les dispositions de l'article 2 de la loi du 3 janvier 1991, selon lesquelles l'interdiction de circulation des véhicules à des fins privées n'est pas opposable aux propriétaires de terrains privés,

7°/ Assurer l'immatriculation des motos neige,

8°/ Autoriser l'accès en motoneige aux propriétaires de chalets, temporairement habités ou à vocation agricole, en tenant compte des conditions de sécurité et des contraintes liées à la protection de l'environnement (accès réglementé et autorisé en fonction d'une procédure spécifique),

9°/ Examiner les conditions d'une extension mesurée de la circulation des motos neige sur les voies non enneigées non ouvertes à la circulation publique, dans le respect de l'environnement,

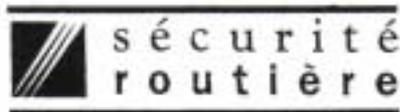
10°/ Intervenir auprès des préfets en vue garantir une application uniforme de la loi et des circulaires, sans remettre en cause les droits des montagnards dont les besoins légitimes ne sont pas pris en compte par la loi.

## **ANNEXE 8**

**NOTE DE Mme MASSIN (DSCR) DU 6 MAI 1999**

Ministère de l'Équipement,  
des Transports et du Logement

■ 28479  
La Directrice de la Sécurité  
et de la Circulation Routières  
■



La Défense le, : 06 MAI 1999

Note pour Madame C. H. COUX

- Cabinet du Ministre -

-----

OBJET : Concertation sur les motoneiges.

REF. : Votre transmission du 27 avril 1999 de la lettre du 16 avril du Club alpin français (CAF).

Vous m'avez demandé d'organiser la concertation sur l'usage des motoneiges promise par le ministre lors de la discussion à l'Assemblée de la loi sur la sécurité routière.

À l'analyse, il s'avère que cette concertation délicate concerne des opérateurs et associations concernés d'un côté par le tourisme et de l'autre par la protection de l'environnement. Il est clair que la circulation des motoneiges est interdite sur la voie publique, et que ces véhicules n'entrent dans aucune catégorie réceptionnable par le service des mines. La DSCR n'est donc pas compétente pour organiser cette concertation qui serait plus efficacement menée par les services du tourisme, si le ministre souhaite conserver l'initiative, ou par ceux de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Par ailleurs, s'il semble légitime de prévoir une identification réglementaire des motoneiges pour veiller à l'application de leur réglementation d'usage, cette identification ne saurait être une immatriculation au sens du code de la route, puisque le code de la route ne régit que la circulation sur les voies publiques et ne permet d'immatriculer que les véhicules préalablement réceptionnés.

  
Isabelle MASSIN

**ANNEXE 9**

**POSITION DU SNTF**



CHAMBRE SYNDICALE DES EXPLOITANTS DE REMONTÉES MÉCANIQUES ET DE DOMAINES SKIABLES

Monsieur Louis BLAISE Inspecteur Général  
de l'Équipement Mission d'Inspection  
Spécialisée de l'Environnement  
20 avenue de Ségur  
75302 PARIS 07 SP

ASL/SD/C 3

Meylan, le 15 février 2000

Monsieur l'Inspecteur Général,

Vous nous avez conviés à une rencontre en Préfecture de Savoie, avec l'ensemble des professionnels concernés par l'immatriculation des motoneiges, pour le mardi 15 février après-midi. Nous vous en remercions vivement, mais dans l'impossibilité de nous y rendre en cette période extrêmement chargée de la saison, nous vous prions de bien vouloir excuser notre absence.

Néanmoins nous vous faisons part ci-après de notre position sur le sujet :

- nous ne sommes pas opposés à l'immatriculation des motoneiges, sous réserve que celle-ci se fasse sans impositions ou taxes (disposition analogue à celle adoptée pour les cyclomoteurs à l'article 1599 octodécies, 4 du Code Général des Impôts) ;
- cette immatriculation devrait permettre d'enregistrer le caractère utilitaire de certains modèles d'engins (largeur de voie, poids, puissance et démultiplication).

D'une manière plus générale, nous pensons que la réglementation sur la circulation des motoneiges devrait :

- éviter toute interférence entre les domaines skiabiles et les circulations de loisir. En effet un domaine skiable, même lorsqu'il est fermé au public, comporte des équipements permanents (balises, panneaux, cordes, filets, canons à neige...) et des circulations d'engins notamment de damage (problème illustré par un accident mortel à Auron en début de saison).

.../...

- **Permettre dans des conditions précises d'horaires et d'itinéraires la desserte d'établissements non accessibles par la route, ceci non seulement pour le ravitaillement mais aussi pour le personnel et la clientèle. En effet la remise en route ponctuelle de certaines remontées mécaniques pour quelques personnes est longue, difficile et coûteuse, y compris en énergie (exemple hôtel à Saint Pierre de Chartreuse).**

**Vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur l'Inspecteur Général, l'expression de notre considération distinguée.**

**Le Président ,**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. FARAUDO', with a large, sweeping flourish underneath.

**Jean-Charles FARAUDO**

## **ANNEXE 10**

### **POSITION DE QUELQUES ASSOCIATIONS**

15/2/2000

## IMMATRICULATION EVENTUELLE DES MOTONEIGES

- Pour le CAF, l'essentiel est l'application de la loi du 3 janvier 1991, destinée à protéger les espaces naturels des engins motorisés : " l'utilisation à des fins de loisirs, d'engins motorisés conçus pour la progression sur neige est interdite ". Comment peut-on envisager d'immatriculer des engins dont l'utilisation est illégale ?

Les routes utilisables en été et non déneigées l'hiver, redeviennent pour quelques mois, des espaces naturels d'une très grande valeur pour les touristes (skieurs, randonneurs, etc) et pour la faune sauvage.

- Immatriculer les motoneiges signifie-t-il qu'elles seront assimilées à un véhicule (passage au service des Mines, carte grise et obligation d'un permis pour le conducteur) ? Si oui, le problème nécessite l'intervention du Ministère de l'Intérieur.

- Nous savons que les demandeurs de l'immatriculation sont ceux qui voudraient contourner la loi de 1991 : les importateurs de motoneiges et leurs clients les loueurs, relayés par une partie des membres de l'ANEM. Ils reviennent périodiquement à l'attaque. Ainsi, Patrick Ollier, député des Hautes-Alpes, déclarait-il le 15 décembre 1998, dans un communiqué de presse : " A l'unanimité, cet amendement (amendement instituant l'immatriculation des motoneiges, lors du débat concernant la prévention routière) a été voté en première lecture à l'Assemblée Nationale. ...c'est un nouveau pas vers la reconnaissance de l'utilisation des motoneiges, l'immatriculation en fait d'un point de vue juridique un véhicule reconnu par l'Etat qui doit pouvoir circuler sur les routes enneigées non ouvertes à la circulation en contrepartie, les propriétaires peuvent être sanctionnés en cas d'utilisation illégale "

- Question : si les motoneiges, immatriculées, donc assimilées à des véhicules peuvent circuler sur les routes enneigées, cela signifie qu'une route non déneigée peut être ouverte à la circulation ; dès lors les 4X4 et les voitures munies de chaînes pourront y rouler. De même, les motoneiges pourront circuler sur les routes que le passage d'un chasse neige aura rendu carrossable, mais recouvertes d'une couche de neige de quelques cm. De plus, on risque d'avoir de gros problèmes de sécurité: avalanches, accidents de la circulation (secours routier ou non ?), responsabilité des maires ou du Présidents du Conseil général. Limitation de vitesse : les moto neiges sont-elles équipées de compteurs ?

Alcoolémie : le soir les clients de restaurants d'altitude en sortent souvent avec un taux d'alcoolémie excessif.

- La loi de janvier 1991 concerne les "engins motorisés conçus pour la progression sur neige " ; si on immatricule les motoneiges, il faut également immatriculer les quads et les engins de damage des piste de ski alpin et de fond.
- Le fait d'immatriculer les motoneiges permettra-t-il de mieux verbaliser les contrevenants ? C'est une question de volonté des agents verbalisateurs et non d'immatriculation. Dans l'hypothèse où les motoneiges pourraient circuler sur les routes non déneigées, qui ira vérifier qu'elles ne sortent pas des routes ?
- Les motoneiges ne pouvant être immatriculées, peut-on envisager une **identification** ? Un simple numéro et le nom de la commune pourrait peut-être s'envisager. A nos yeux, cela aurait une valeur à une condition, c'est que l'attribution de ce numéro ne puisse se faire que pour les véhicules ayant obtenu une autorisation d'utilisation conforme à la loi ; en outre, on ne devrait pouvoir vendre ces engins qu'à ceux qui auraient cette autorisation.



Jean-Pierre BURAUD  
Président de la Commission Nationale de  
Protection de la Montagne  
du Club Alpin Français



Anney, le 15 février 2000

Objet : Collectif contre l'utilisation illégale de la motoneige  
Association Départementale des Accompagnateurs en Montagne de la Haute-Savoie

L'A.D.A.M. 74, par sa participation au Collectif, veut dénoncer l'incompatibilité de leur activité professionnelle en hiver avec une pratique illégale de la motoneige.

Les Accompagnateurs en Montagne -professionnels de la montagne -représentent près de 400 adhérents sur la Haute-Savoie et près de 2000 adhérents au S.N.A.M. (Syndicat National des Accompagnateurs en Montagne) au niveau national.

Le cursus du Brevet d'Etat comporte une Unité de Formation "Moyenne Montagne enneigée" qui qualifie les Accompagnateurs en Montagne à une pratique de la montagne en hiver notamment au travers de la pratique de raquette à neige.

Les Accompagnateurs titulaires de leur diplôme et les futurs Accompagnateurs entrant en formation entendent ainsi pratiquer la montagne sur toute l'année. L'intérêt des jeunes envisageant ou entrant dans cette formation pour une profession sportive de plein air et touchant à l'environnement montagnard n'est plus à démontrer.

La pratique de la raquette à neige a véritablement explosé depuis quelques années, montrant l'intérêt des pratiquants pour une autre approche des sports d'hiver. Cette approche "douce" tournée vers une demande de connaissance des milieux environnants se trouve menacée par une activité dérangeante de la motoneige.

La clientèle encadrée par des Accompagnateurs est à la recherche d'une montagne calme, d'espaces purs, d'une faune observable et non pas de gaz d'échappement, de décibels faisant fuir la faune. Sans parler de l'aspect sécuritaire dénié par le croisement, parfois à vitesse élevée, des groupes par des motoneiges ou la possibilité de déclenchement de coulées par un passage de motoneige en pente au-dessus d'un groupe...

1/2



Les Accompagnateurs ont édité un Code de Bonne Conduite des Raquettistes portant notamment sur le respect de la nature, des autres utilisateurs de la montagne, sur l'aspect sécuritaire de la pratique.

Les Accompagnateurs, s'obligeant au respect de ces règles et se restreignant d'eux-mêmes dans leur pratique, voient ces règles bafouées par d'autres par une pratique illégale.

Les Accompagnateurs redoutent de voir leur pratique altérée, leur activité économique décroître, si l'utilisation illégale et la pratique extensive de la motoneige continuaient à sévir.

Les Accompagnateurs en Montagne demandent donc, avec le collectif contre l'utilisation illégale de la motoneige, une application stricte de la Loi et de sanctionner efficacement les contrevenants

Le Président  
P/O Le Secrétaire  
Claude LE BAS

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Claude Le Bas', written in a cursive style.

Pièce jointe : Code de Bonne Conduite des Raquettistes (Syndicat National des Accompagnateurs en Montagne).



---

ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE  
DES ACCOMPAGNATEURS EN MONTAGNE  
DE HAUTE - SAVOIE

---

à  
Ministère de l'Aménagement du  
Territoire et de l'Environnement  
M. Louis BLAISE  
20, av. de Ségur  
75302 PARIS 07 SP

Anney, le 17 février 2000

Objet : Commission Interministérielle sur la motoneige.

Monsieur ,

Ci-joint la lettre de l'Association Départementale des Accompagnateurs en Montagne de la Haute-Savoie qui participe au Collectif créé en Haute-Savoie contre l'utilisation illégale de la motoneige.

Les Accompagnateurs en Montagne, professionnels de la montagne, n'ayant pas été invités à la dernière Commission sur la motoneige à Chambéry, nous nous permettons de vous faire connaître le point de vue des Accompagnateurs de Haute-Savoie sur ce problème.

Le Collectif -comprenant en outre les C.A.F.74, le CO.DE.RANDO. (FFRP74), la Fédération Nature Environnement 74, la F.R.A.P.N.A. 74, Mountain Wilderness, la F.F.M.E., la L.P.O., la Fédération Départementale des Chasseurs 74, l'A.D.A.M. 74 .entend mener une démarche commune pour une application stricte de la loi réglementant la pratique de la motoneige.

Je vous prie de croire, Monsieur, en l'expression de nos sincères salutations.

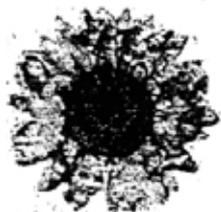
Le Président  
P/O Le Secrétaire  
Claude LE BAS

Copies à :

Syndicat National des Accompagnateurs en Montagne -20, av. des Chevaliers Tireurs 73000  
CHAMBERY Section Savoie du S.N.A.M. Lucienne ZINANT "Le Vigny" 73140 ST MICHEL  
DE MAURIENNE

ADAM 74 -17, avenue d'Albigny -74000 ANNECY -Tél. 0450239600 -Fax.  
0450239550

Ecologie & Solidarité



Le secrétaire

# LES VERTS HAUTES-ALPES

*Le choix de la vie*

Groupe local du Briançonnais

Les Verts Hautes-Alpes - Max Grennerat - 26 Avenue du Lautaret - 05100 Briançon - 04.92.21.04.08

## Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire

Jean David ABEL, Conseiller Technique  
20, Rue de Ségur  
75302 PARIS 07 SP

**Objet :** Loi 91-2 du 3 janvier 1991 : Modifications souhaitables pour l'usage des motoneiges

Briançon, le 15 janvier 1999

Madame la Ministre,

Nous constatons avec regret que la loi du 3.01.1991 ; relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels, reste lettre morte ; et que les conducteurs de moto neiges font la loi qu'ils veulent ; au mépris des pouvoirs publics , beaucoup trop laxistes.

Depuis des années, nous dénonçons auprès de Monsieur le Préfet des Hautes-Alpes :

Les utilisations permanentes des motoneiges à destins de loisirs (infractions à l'article 3),

Les publicités (placards, de 3m X 4m) présentant de tels véhicules en situation d'infraction (répréhensibles d'après l'article 12),

Les pratiques de quelques professionnels peu scrupuleux, gardiens de refuges animés par l'appât du gain et qui pour attirer une clientèle non sportive n'hésitent pas à véhiculer ceux-ci sur des motoneiges (Autorisation non prévue par l'article 2)

Chaque année, la lenteur administrative fait que de "fermes décisions" sont prises aux alentours du 15 mars, quand les motos neiges rentrent aux garages ; et tout, est à recommencer l'hiver suivant.

Les rares poursuites par procès verbaux sont généralement. Classées par le Procureur de la République et lorsque l'affaire (une sur des dizaines) arrive auprès du juge, celui-ci met un an pour sanctionner .(Jugement du 3 novembre 98 à, Briançon, pour une infraction datant du 1er mars 98 et dont la délibération, n'est prévue que le 2 mars. 99 !)

Devons nous nous étonner que les gendarmes soient accueillis par des bras d'honneur lorsqu'ils essaient d'aborder un conducteur de ces engins, lequel peut fuir en toute impunité par un simple coup .d'accélérateur ?

Rappelons que la loi de 1991 a été faite pour préserver la montagne (flore et faune mais aussi l'usage qu'en font tous les amateurs de plus en plus nombreux de randonnées silencieuses, d'air pur et de tranquillité

Il est donc grand temps après 8 ans d'inapplicabilité, de modifier la loi pour" permettre aux agents habilités à dresser les procès verbaux de le faire avec efficacité, en précisant aux juges où se termine le loisir et où commence l'utilité publique tout en permettant aux gardiens de refuges d'alimenter en vivres leur famille et leur clientèle.

Nous constatons en effet un vide juridique entre l'article 2 qui autorise et l'article 3 qui interdit: le gardien qui mène sa clientèle où le citoyen qui va passer la fin :de semaine dans son chalet. Les montagnards peuvent prétendre que leur activité n'est pas de loisir, le juge scrupuleux ne les condamne pas au .titre de l'article 3. A l'inverse le gardien de refuge qui monte ses victuailles ou ses bouteilles de gaz peut être "épinglé" parce qu'il n'est pas autorisé au titre de l'article 2.

Après avoir pris les avis des associations de protection de, la nature, très vigilantes dans nos milieux montagnards, des gardiens de refuges et du Club Alpin Français, nous proposons :

**1 L'immatriculation de tous les engins motorisés conçus pour la progression sur neige** Le propriétaire sera le seul responsable de son véhicule Attention ! Après avoir déclaré une route interdite à la circulation pour raison d'enneigement, un préfet ou un maire ne devra pas lever son interdiction avant le déneigement total : Le maire de Cervières (avant 1995) a prétendu que la route du Col de l'Izoard (D 902) avait été rendue. A la circulation en cours d'hiver, ce qui permettait la circulation des motoneiges en toute légalité... Quand nous parlons de laxisme, le mot est faible

**2 Une modification de l'article 2 de la loi du 3.01.91** en insérant, entre les paragraphes 2 et 3 : "L'interdiction prévue à l'article 1 ne s'applique pas aux véhicules de type motoneige utilisés par les gardiens de refuges de montagne dans les conditions suivantes :

- Le véhicule sera parfaitement identifiable (nom du refuge, du propriétaire et du gardien) ;
- Il ne transportera que les marchandises indispensables à son commerce ;
- Le propriétaire et le gardien auront signé la "charte de bonne conduite" qu'ils s'engageront à respecter. Cette charte sera déposée à la préfecture du département, et le préfet donnera nominativement l'autorisation de circuler.' :

Ce dernier point est important pour éviter de voir certaines résidences secondaires se transformer soudain, en "refuges de montagne". L'activité commerciale devra être reconnue pour justifier l'autorisation. :

**3. Une modification de l'article 3** : "Toute utilisation des engins motorisés conçus pour la progression sur neige. non autorisée à l'article 2 est interdite plus particulièrement les utilisations à des fins de loisirs, comme moyen d'accès à une résidence de montagne, ou comme moyen de transport de touristes ou de clients de refuge ou de restaurant d'altitude."

La loi doit être suffisamment précise, pour éviter toute dérive en dehors d'un usage reconnu d'utilité publique.

**Nous attirons votre attention et votre vigilance au sujet des propositions que compte faire Monsieur Patrick Ollier**, député de la deuxième circonscription des Hautes-Alpes. M. Ollier est favorable à l'immatriculation, espérant ainsi que les motoneiges pourront emprunter toutes les routes enneigées, rendues à la circulation après une demande pressante auprès d'un préfet "compréhensif". Prière de ne pas s'offusquer, nous avons vu pire, **M. Ollier est également favorable à l'accès à motoneige aux résidences secondaires en montagne, ainsi qu'aux transferts de touristes à moto neige en refuge.** Accepter cela serait annuler purement et simplement la loi de 1991.

Eh revanche, un grand nombre. de gardiens de refuges, respectueux de l'environnement et du tourisme "doux" ; désireux de rester dans la légalité ; sont prêts à se rallier à nos propositions.

Ils ont, d'ores et déjà, proposé à Monsieur le Préfet des Hautes-Alpes une charte de « bonne conduite » , afin que ceux qui la respectent puissent bénéficier de l'œil bienveillant des services de police. Nous considérons, bien sûr, que cette solution ne peut être que provisoire un préfet ne peut ni ne doit déroger à une loi, sous peine de laisser le citoyen sans garantie ni repères.

Le problème des motoneiges qui sévit dans les départements enneigés de novembre à mars il ne sera résolu que par une révision de la loi 91-2 du 3 janvier 1991, dans le sens que nous préconisons donnant enfin aux préfets la possibilité d'agir sans privilèges ni états d'âme.

Nous proposons, en annexe, une possibilité de charte des gardiens de refuges, laquelle doit éviter tout débordement et doit permettre de sanctionner toute personne enfreignant la loi.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

Pour les Verts Hautes-Alpes,  
Le secrétaire



Destinataires:

Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire

Ministère de l'intérieur

Cosignataires de la loi 91 du 03.01.91,

Monsieur le Préfet des Hautes Alpes

## **ANNEXE 11**

### **CHARTRE DES DROITS ET DEVOIRS DES UTILISATEURS D'ENGINS MOTORISES CONÇUS POUR LA PROGRESSION SUR NEIGE A DES FINS PROFESSIONNELLES (SNPM)**



## **CHARTRE DES DROITS ET DEVOIRS DES UTILISATEURS D'ENGINS MOTORISES CONCUS POUR LA PROGRESSION SUR NEIGE A DES FINS PROFESSIONNELLES**

### **PREAMBULE :**

Le Syndicat National des Professionnels de la Motoneige, réuni en assemblée extraordinaire, composé de la quasi-totalité des utilisateurs professionnels des engins motorisés conçus pour la progression sur neige en FRANCE et regroupant plus de cinquante exploitants, lesquels représentent :

- un chiffre d'affaires annuel de douze millions de francs,
  - l'emploi de soixante-dix salariés directs outre le revenu et l'activité des exploitants ci-dessus mentionnés,
  - une fréquentation annuelle de plus de soixante mille clients,
  - une plus-value considérable pour l'attrait touristique des stations dans lesquelles ils exercent leurs exploitations,
  - une activité induite dans les stations de plusieurs centaines d'emploi, un profit fiscal de plusieurs centaines de milliers de francs outre l'acquittement de plus de deux millions de taxe sur la valeur ajoutée.
  - l'acquisition d'environ trois cents motoneiges par an, permettant le fonctionnement d'entreprises d'importations et une activité importante de garagiste,
- 
- Constatant la nécessaire protection de l'environnement et plus particulièrement de la faune et de la flore ainsi que le respect de la beauté du site de montagne enneigé des Alpes, des Pyrénées, du Massif Central, du Jura et des Vosges, et leur préservation de la présence humaine liée à toute activité mécanique notamment,
  - Considérant que cette protection de l'environnement n'est pas incompatible avec l'activité liée à l'utilisation des engins motorisés conçus pour la progression sur neige, laquelle n'est pas polluante intrinsèquement en termes de rejets d'hydrocarbures, de traces laissées au sol et de bruit,
  - Considérant qu'il existe déjà dans tous les domaines skiables des montagnes françaises une intense activité mécanique liée notamment aux engins de damage des pistes, laquelle crée d'importantes nuisances mais est nécessaire au développement économique et social de ces régions,

- Considérant que l'activité des engins motorisés conçus pour la progression sur neige s'inscrit dans ce développement économique et social et correspond en outre à une attente très forte des touristes hivernants,
- Considérant que la loi n° 91-2 du 3 janvier 1991 relative à la circulation des véhicules terrestres dans les espaces naturels et portant modification du Code des Communes ainsi que son décret d'application n° 92-258 du 20 mars 1992 portant, également modification du Code de la Route, sont inadaptés à l'activité des engins motorisés conçus pour la progression sur neige ci-dessus rappelée et sujets à une interprétation ambiguë lézant les professionnels utilisant des engins motorisés conçus pour la progression sur neige placés dans une situation de totale insécurité, tout en ne garantissant pas les espaces naturels de montagne d'être indemnes de toute pollution ou nuisance,
- Considérant qu'il est en conséquence nécessaire de modifier et d'adapter cette législation pour sécuriser l'activité des professionnels utilisant des engins motorisés conçus pour la progression sur neige tout en garantissant et limitant leur activité de nature à éviter tout impact négatif sur l'environnement,
- Décide l'adoption à l'unanimité de ses membres présents une charte des droits et devoirs des utilisateurs des engins motorisés conçus pour la progression sur neige à des fins professionnelles, dont le contenu est ci-après explicité.

### CHARTE

1) Les professionnels utilisant des engins motorisés conçus pour la progression sur neige s'engagent à respecter des conditions strictes quant à leur activité ayant traits à leurs qualités propres, le matériel qu'ils utilisent et ses normes de sécurité, la nature des terrains d'évolution qu'ils se proposent d'exploiter ainsi que les conditions d'accès de la clientèle à cette activité. Chacun de ces éléments est détaillé comme suit.

a) Les exploitants professionnels d'engins motorisés conçus pour la progression sur neige

-> Ne peuvent bénéficier de la charte que les personnes physiques ou morales exploitant des engins motorisés conçus pour la progression sur neige à titre d'activité professionnelle principale ou accessoire, Sont notamment concernés les exploitants d'hôtels et restaurants d'altitude inaccessibles par voiture et qui utilisent des engins motorisés conçus pour la progression sur neige tant pour

l'acheminement de la clientèle et du personnel que le ravitaillement en marchandises, nourriture et matériel de leur établissement ainsi que les exploitants mettant à la disposition de leur clientèle des engins motorisés conçus pour la progression sur neige destinés à réaliser un itinéraire prédéterminé et répondant aux prescriptions ci-dessous mentionnées.

-> Le bénéfice de cette charte suppose également que les exploitants professionnels remplissent les conditions minimales suivantes :

- Agrément par le Syndicat de la présente charte reposant sur des connaissances techniques précises de l'utilisation des engins motorisés conçus pour la progression sur neige et le justificatif de l'accomplissement d'un stage dont les modalités seront définies ultérieurement.

Spécialement, il sera exigé de tout exploitant l'acquisition d'une dextérité et d'une maîtrise, suffisante pour conduire ce type d'engins englobant son démarrage et son arrêt en toutes circonstances ainsi que son maniement de manière sûre. Chaque exploitant devra être en outre titulaire d'un permis de conduire automobile reconnu par la législation française et en cours de validité. L'exploitant devra également être capable de réaliser immédiatement les réparations courantes desdits engins qu'il utilise ou met à disposition.

Il est enfin nécessaire pour être agréé d'être titulaire du Brevet National de Secouriste et posséder une connaissance complète de la montagne et du site d'exploitation, incluant ses spécificités environnementales.

- Souscription d'une police d'assurance garantissant la responsabilité civile de l'exploitant selon son contrat -type établi par le Syndicat et prévoyant une garantie minimale de dix millions de francs par sinistre ainsi qu'une police d'assurance garantissant les engins exploités.
- Engagement de faire souscrire à sa clientèle la notice explicative des conditions d'usage et des dangers des engins motorisés conçus pour la progression sur neige mis à disposition, selon le modèle qui sera défini par le Syndicat.

b ) le matériel et les normes de sécurité :

-> Chaque exploitant s'engage à se doter d'engins pour son usage ou celui de sa clientèle parmi ceux figurant sur une liste établie par le syndicat sur la base des renseignements et informations fournis par les importateurs de ce type d'engins. Cette liste portera également sur les accessoires de ce type d'engins, telles que luges et autres outils adaptables.

En outre, chaque exploitant s'engage à ne mettre à disposition de sa clientèle que des engins spécialement adaptés à cet effet et conçus pour déplacer deux personnes adultes.

Chaque engin donnera également lieu à une immatriculation administrative de manière à permettre une identification systématique.

Tout engin devra être révisé annuellement et l'exploitant devra pouvoir justifier à tout moment de cette révision ainsi que de l'entretien normal de l'engin.

-> Il conviendra de mettre à disposition de chaque utilisateur d'engins motorisés conçus pour la progression sur neige, réputé client de l'exploitant, un casque homologué par la législation française comme dans le domaine de la motocyclette. L'exploitant devra en outre s'assurer de l'adéquation de la tenue vestimentaire de sa cliente avec l'usage d'un engin motorisé conçu pour la progression sur neige.

-> L'exploitant devra toujours être en possession lorsqu'il utilisera un engin motorisé conçu pour la progression sur neige ou accompagnera sa clientèle, du matériel minimal suivant :

- une trousse de secours médical,
- une trousse d'outils nécessaires aux réparations courantes et urgentes des engins motorisés conçus pour la progression sur neige,
- un extincteur de capacités suffisantes à l'utilisation réalisée par l'exploitant,
- un appareil de communication permettant une liaison constante avec le service de secours le plus proche.

-> Lorsqu'il sera mis à disposition de la clientèle de l'exploitant des engins motorisés conçus pour la progression sur neige, un briefing sera réalisé préalablement par l'exploitant ou son guide et comprendra une information sur l'utilisation normale de tels engins ainsi que les conséquences de sécurité et les principaux dangers pouvant être rencontrés.

c ) Les itinéraires :

Il est rappelé que l'usage des engins motorisés conçus pour la progression sur neige est strictement interdit dans tout espace naturel à l'exception des itinéraires préalablement autorisés administrativement.

Cependant, les utilisateurs professionnels de tels engins pourront les exploiter sur des terrains d'évolution définis comme étant des espaces balisés et sécurisés sans obligation de pose de clôture, pouvant servir à d'autres pratiques sportives à des périodes de temps différentes, incluant les chemins y accédant, et sous condition d'être au bénéfice d'une autorisation administrative délivrée par le Maire de la Commune, le Président du Conseil Général ou le Préfet du Département concerné où s'exerce une telle activité.

Une telle autorisation sera délivrée automatiquement et sous pouvoir discrétionnaire ou d'opportunité par l'autorité administrative concernée à tout professionnel répondant aux prescriptions de la présente charte et dès lors que celui-ci l'aura sollicitée sur le fondement de l'article L 442-1 du Code de l'Urbanisme relatif aux installations et travaux divers et présentera :

-> Pour les terrains d'évolution inférieurs à 4 hectares :

Une notice d'impact et une étude du bruit réalisée par un ingénieur acousticien indépendant positive sur l'environnement.

-> Pour les terrains d'évolution supérieure à 4 hectares :

Une étude d'impact positive sur l'environnement contenant une analyse acoustique réalisée par un ingénieur acousticien indépendant.

d) La clientèle des exploitants :

Chaque exploitant s'engage à ne pas mettre à disposition des engins à un client qui serait en état d'ivresse manifeste, par référence aux dispositions de l'article L.65 du Code des Débits de boissons.

En outre, tout conducteur d'engins motorisés conçus pour la progression sur neige devra être âgé d'au moins dix-huit ans et titulaire d'un permis de conduire automobile reconnu par la législation française.

Chaque exploitant s'engage à remettre à ses clients une notice explicative de l'activité proposée, ses risques, dangers et limites d'utilisation, en une langue française et anglaise et moyennant un accusé de réception décrivant les limites de responsabilité de l'exploitant.

Enfin, chaque professionnel s'engage à accompagner de manière permanente personnellement ou par le biais d'un de ses subordonnés la clientèle à qui il confie ses engins, ce afin de garantir sa sécurité et celle des tiers.

2) En contrepartie de ces divers engagements, il est solennellement demandé aux pouvoirs publics de modifier la loi du 3 janvier 1991 en son article 3, en y ajoutant un second alinéa ainsi libellé :

« Cependant, les exploitants professionnels d'engins motorisés conçus pour la progression sur neige sont autorisés à exercer leur activité, par dérogation à la présente législation et selon les modalités prévues par un décret en Conseil d'Etat ».

Il est également proposé que les termes de la présente charte soient repris dans le cadre d'un règlement organisant l'activité des exploitants professionnels d'engins motorisés conçus pour la progression sur neige. Cette réglementation précisera expressément les modalités de l'autorisation d'exploitation délivrée et les sanctions encourues en cas de non-respect. Le Syndicat s'associera à cette démarche de manière à éviter tout manquement pouvant nuire à l'environnement et à la sécurité.

## **ANNEXE 12**

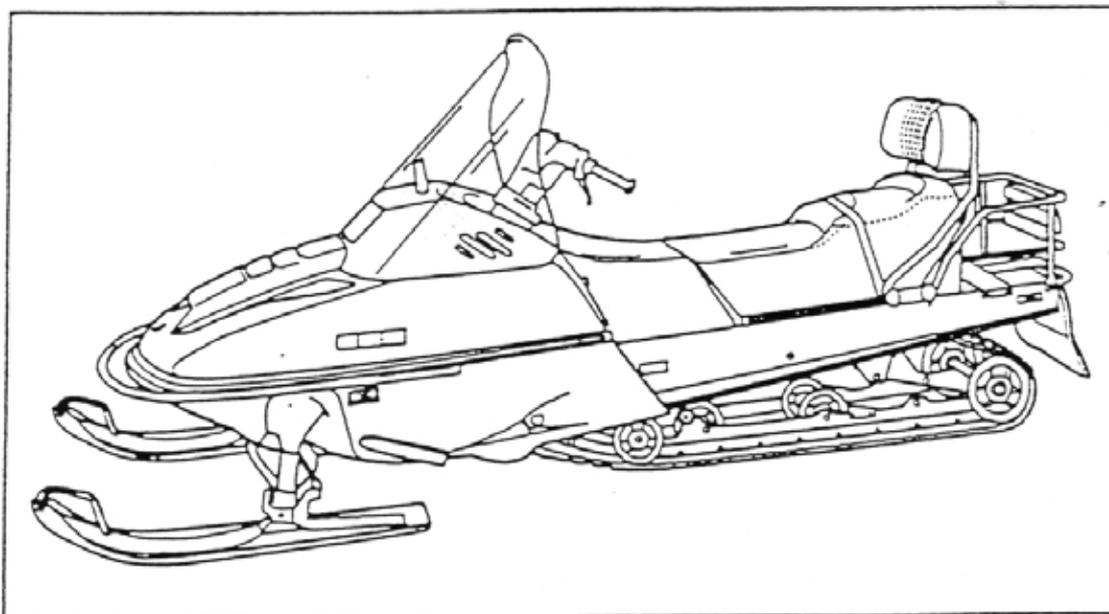
### **REFERENTIEL DE FORMATION (APAVE)**



---

**Conduite en sécurité des MOTONEIGES à  
l'usage du personnel des stations de  
sports d'hiver.**

## **REFERENTIEL de FORMATION**



**Rédacteur : Ph.VIARD**

CPF.832/098.125/PV

Février 1999

---

APAVE LYONNAISE Centre de gestion Parc club du Moulin à vent  
33. Avenue Georges Lévy bâtiment 21-2 B.P. 60 69632 VENISSIEUX  
Tel : 04 72 78 84 04 Fax : 04 72 78 84 05



## *AVANT-PROPOS*

*Pour la rédaction de ce document, nous avons pris en compte :*

- *Le retour d'expérience terrain des formateurs APAVE lors de leur instruction à Tignes en Novembre 1998.*
- *Les informations recueillies auprès des constructeurs / importateurs de MOTONEIGES et en particulier WINTERSNOW-POLARIS -ARTIC CAT et YAMAHA France*
- *Les informations recueillies auprès des pisteurs de la station de Tignes.*
- *Le document "Sur la bonne piste" édité par la CRAM RHONE ALPES*
- *Les recueils publiés par le SNTF à l'usage des agents d'exploitation des domaines skiables et des conducteurs d'engins de transport sur neige.*

## *POPULATION CONCERNEE*

*Personnel des Services des pistes, remontées mécaniques, secours en montagne, gendarmerie, pompiers, CRS, Foyer de ski de fond, eaux et forêts, EDF débutants et expérimentés.*

*Pour les débutants la durée de formation pratique devra être adaptée en fonction de l'expérience acquise sur d'autre engins de ce type.*

*Le temps de conduite effective ne pourra être inférieur à 2 heures pour une personne ayant une expérience significative et de 4 heures pour un débutant. .*

## *EQUIPEMENT DE PROTECTION INDIVIDUELLE*

*Tous les participants devront être munis d'un casque type moto, lunettes de neige, gants. et vêtements adaptés non flottants.*

---

## DEFINITION DE LA CONFIGURATION DU CIRCUIT

*Le circuit de formation sera défini avec les responsables de la station le jour précédant la formation.*

*Il sera balisé de telle façon qu'aucune personne non informée ne puisse se trouver dans le champ de circulation des motoneiges pendant la phase de formation.*

*Un sens de circulation sera défini à l'avance afin d'éviter que deux moto neiges ne se trouvent face à face lors des exercices pratiques.*

*Le circuit sera réalisé de telle manière. qu'il reproduira des mises en situation variées représentatives du relief de la station concernée.*

*Il permettra toujours de réaliser les exercices suivants :*

*Montée et descente en forte déclivité à réaliser seul, avec passager puis avec une luge traîneau (à vide puis en charge).*

*Descente avec le frein de service puis avec le frein de sécurité (bêche) pour les motoneiges qui en sont équipées.*

*Passage en dévers en neige fraîche puis glacée afin de faire ressentir au stagiaire les limites de stabilité de l'engin et l'utilité du déport du poids du conducteur (et du passager).*

*Conduite en relief varié nécessitant d'adopter la position debout au sommet des bosses. afin d'améliorer la visibilité.*

## EVALUATION FINALE

*L'évaluation permettra de vérifier que le stagiaire est capable de conduire une moto neige en sécurité.*

*A l'issue de cette évaluation l'APAVE prononcera un avis qui permettra à l'employeur' de délivrer une **Autorisation de conduite**.*



## **OBJECTIF GLOBAL DE LA FORMATION**

Au terme de la formation, et pour passer l'examen avec succès le stagiaire devra être capable de :

1. Détecter les dangers et les risques environnant lors de l'utilisation des motoneiges. Il devra en particulier connaître les limites d'utilisation de son engin.
2. Faire la relation entre les risques encourus et les moyens de protection individuels et collectifs mis en place en station ainsi que les dispositifs de sécurité équipant les motoneiges.
3. Vérifier le bon fonctionnement des sécurités de son engin à la prise et en fin de poste.
4. Maîtriser la technologie de la moto neige pour être en mesure de l'utiliser en sécurité et mettre en œuvre les moyens de dépannage d'urgence préconisés (changement courroie, démarrage sans batterie)
5. Appliquer les techniques de pilotage adaptées à la configuration du terrain et à la nature de la neige. Il devra en particulier maîtriser la conduite en terrain accidenté, les techniques de freinage, le pilotage avec passager, la conduite avec traîneau et la conduite avec visibilité réduite.
6. Rendre compte des difficultés et anomalies éventuelles rencontrées dans l'exercice de ses fonctions.

## **THEMES DE LA FORMATION**

### **I. PREVENTION DES RISQUES**

**4 h 00**

- Réglementation applicable aux motoneiges.
- Devoirs et responsabilités des conducteurs
- Les risques inhérents à la conduite des motoneiges.
- Moyens de protection individuelle
- Limites d'utilisation des motoneiges

### **2. TECHNOLOGIE DES MOTONEIGES**

**4 h 00**

- Caractéristiques techniques et performance
- Chaîne cinématique
- Systèmes de freinage de service et d'urgence
- Dispositifs de signalisation
- Accessoires
- Entretien journalier
- Dispositifs de sécurité

### **3. CONDUITE EN SECURITE**

**8 h 00**

- Contrôles avant mise en route.
- Prise en main de l'engin
- Maîtrise de la vitesse à plat et en pente.
- Techniques de virage à plat et en dévers.
- Echange de la courroie de transmission
- Utilisation du frein d'urgence
- Techniques de remorquage du traîneau luge

## **ANNEXE 13**

### **EXTRAITS DE DIVERSES PUBLICITES**



photo photo : CALON GERMAIN

**ETE 1998 :**  
 Transport de clients en motoneige au gîte du Lac de Gers (74) situé en  
 marge du domaine skiable de la station de Samoëns.  
 Distance de transport : environ 500 m.



photo photo : LAURET DESCHAMPS

**Janvier 2000 :**  
 Transport de clients à un restaurant d'altitude situé sur les pistes de la  
 station de Peyragudes (65).  
 Distance de transport : environ 3 km (300 m de dénivellée)

## Motoneige



### Tarifs :

	pour 2 pers./scooter	pour 1 pers./scooter
Individuels	430 F	330 F
Groupes	400 F	300 F

Pour une escapade originale, le soir après la fermeture des pistes, Flaine Motoneige vous emmène à travers pistes et chemins forestiers pour une balade d'une heure en scooter des neiges. Possibilité de soirée fondue en restaurant d'altitude (aller/retour en motoneige).

### RENSEIGNEMENTS ET RESERVATIONS :

Flaine Motoneige - Magasin Snow Ski  
Tél : 04 50 90 83 06 - Fax : 04 50 90 89 49



# Saint-Gervais

Domaine Evasion

Haute Savoie

GER



Domaine offre une vue splendide sur l'un des plus beaux joyaux touristiques : le Mont-Blanc...

100 km de pistes en liaison avec Megève et sous niveaux avec : 3 téléphériques, 6 télésièges, 44 téléskis et 1 train à crémaillère, soit 51 rouges, 38 bleues, 21 vertes. 10 km de pistes en 5 boucles + 10 km (Prarion). 5 moniteurs alpins, surf et de fond. Ski compétition. Pistes balisées pour les promenades (5 km).

### SKI

noire, piscine couverte. raquettes, en traineaux. du Fayet avec séances «bien-être». Humour fin Mars. 20 en altitude, bars. Cinéma, discothèque. Arcs, boutiques, banques. Kinésithérapeute...



### ENFANTS

et P'tits Montagnards. Les ESF de 4 à 6 ans. Enfants de 6 mois à 6 ans et de 2 à 7 ans. Fin mars : manifestation annuelle de l'Humour.

## Hôtel d'Altitude Nouveauté...

### HOTEL «CHEZ LA TANTE» \*\* À 1850 M

Hôtel d'altitude situé sur les pistes. Vue sur le Mont-Blanc, accueil chaleureux, cuisine régionale de qualité.

Accès par la télécabine du Bettex puis transfert gratuit en chenillette avant 17h30 selon conditions météo (après 17h30 : transfert depuis le bas en scooter des neiges ou chenillette : 150 F par personne). Parking gratuit et surveillé au pied de la télécabine.

Sur place : salle de jeux/salon TV, bar, restaurant, terrasse plein sud, local à skis. Animations en soirées.

26 chambres (env. 30 m<sup>2</sup>) : salle de bains ou douche, wc, téléphone.

⇒ A régler sur place : taxe de séjour, supplément réveillon Nouvel An (obligatoire) : 800 F adulte, 400 F enfant 3-12 ans.

### ACTIVITÉS & LOISIRS (avec supplément):

Sauna, aquaspa, hammam. Baby sitting (9h-17h 40 F/h). Transferts Saint-Gervais Bettex pour la soirée jusqu'à 23h (150 F par personne). Scooter des neiges, chiens de traineaux, raquettes, ski de randonnée, dépose en hélicoptère (héliski), parapente, descente aux flambeaux, ...

## **ANNEXE 14**

**NOTE D'HUMOUR.**

