



15ème législature

Question N° : 15883	De M. Xavier Roseren (La République en Marche - Haute-Savoie)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Économie et finances
Rubrique > montagne	Tête d'analyse >Convoyage - engins non motorisés	Analyse > Convoyage - engins non motorisés.
Question publiée au JO le : 15/01/2019 Réponse publiée au JO le : 03/03/2020 page : 1681 Date de changement d'attribution : 10/09/2019 Date de signalement : 03/12/2019		

Texte de la question

M. Xavier Roseren attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les conditions d'application du décret n° 2016-1412 du 22 octobre 2016 relatif au convoyage de la clientèle vers les établissements touristiques d'altitude offrant un service de restauration par des engins motorisés conçus pour la progression sur neige. Selon ce décret, l'exploitant d'un restaurant d'altitude, se situant au sein d'un domaine skiable, peut prétendre à obtenir une dérogation l'autorisant à convoier sa clientèle vers son établissement à la fermeture des remontées mécaniques, selon un itinéraire précis. Cette autorisation doit être sollicitée auprès du maire dans le cadre d'une procédure administrative tendant à définir des prescriptions de sécurité, des dispositions relatives aux secours des personnes ainsi que des prescriptions environnementales sur l'avis de la commission départementale de nature, des paysages et des sites, étant considéré que cette dérogation est interdite dans les espaces naturels et forestiers protégés. Les circulaires préfectorales prises pour application des dispositions relatives au convoyage se différencient cependant en ce qui concerne l'utilisation d'engins non motorisés tels que les luges, considérant parfois que ces moyens de locomotion ne peuvent pas entrer dans le champ de la dérogation, alors même qu'ils participent au développement durable. Pourtant, cette prestation spécifique participe à l'attractivité touristique des stations de montagne, consolide une activité économique de loisirs, soutient l'emploi local et s'inscrit dans un objectif de développement durable par l'utilisation d'un mode de déplacement doux. Dès lors, il lui demande de bien vouloir préciser la législation en matière de convoyage et notamment si l'utilisation d'engins non motorisés, avec les mêmes prescriptions en termes de sécurité, est autorisée. De même, et afin de mesurer l'impact de cette activité, il demande de bien vouloir préciser le nombre de demande instruites depuis 2016 (nombre d'autorisations délivrées, nombre de refus, motivations) dans les différents massifs français afin de pouvoir dresser un premier bilan exhaustif.

Texte de la réponse

Le législateur a été sensibilisé, en 2014, sur les risques économiques résultant de l'interdiction du convoyage des clientèles vers les établissements touristiques d'altitude offrant un service de restauration dans les massifs de montagnes en France ; cette situation créait en effet un désavantage concurrentiel des stations françaises à l'égard des pays voisins et pénalisait le secteur. Des dispositions élargissant sous certaines conditions l'utilisation de ces engins motorisés au cas du transport des clientèles des restaurants d'altitude, ont donc été insérées dans le code de l'environnement. Elles devaient permettre de diversifier l'activité des établissements en soirée, de préserver leur

rentabilité et de maintenir leur compétitivité au sein de l'offre alpine. La condition initiale à cet assouplissement était l'encadrement strict du convoyage des clientèles, de manière à ce qu'il soit sans empreinte pour l'environnement et qu'il se fasse en toute sécurité et en évitant tout conflit d'usage. Le décret n° 2016-1412 du 22 octobre 2016, relatif au convoyage de la clientèle vers les établissements touristiques d'altitude offrant un service de restauration par des engins motorisés conçus pour la progression sur neige, clarifie les conditions d'encadrement du convoyage, notamment en matière de respect de l'environnement et de sécurité. En ne citant que les engins motorisés, le législateur a considéré que seuls ceux-ci étaient à même d'assurer les conditions de convoyage les plus appropriées en termes de sécurité. En effet, le convoyage vers les restaurants d'altitude n'est autorisé que dans un laps de temps déterminé entre la fermeture des pistes de ski au public et 23 heures sur des types d'engins bien identifiés. Par ailleurs, dès l'instant où les pistes sont fermées à la pratique du ski, les dameuses qui assurent la préparation des pistes pourraient mettre en danger des personnes circulant sur les pistes de ski, sur des luges ou autres engins non motorisés. Le décret laisse au maire, par son pouvoir de police administrative sur son territoire (ou au préfet si les itinéraires autorisés sont situés sur le territoire de plusieurs communes), le soin d'instruire la demande et d'accorder l'autorisation de convoyage par arrêté municipal. Il revient donc au maire de lister les engins qui sont autorisés à procéder au convoyage de personnes vers les restaurants d'altitude. Enfin, concernant le nombre de demandes instruites depuis 2016 (nombre d'autorisations délivrées, nombre de refus, motivations) dans les différents massifs français, il n'existe pas de recensement des demandes instruites au niveau national. Toutefois, les restaurants d'altitude étant majoritairement présents dans le Massif alpin, particulièrement en Savoie et Haute-Savoie (environ 80 % des 438 restaurants d'altitude sont localisés dans ces deux départements), les statistiques relatives aux demandes instruites depuis 2016 en Savoie fournissent un aperçu représentatif. En Savoie, depuis la parution du décret, et sur les saisons hivernales 2016-2017, 2017-2018 et 2018-2019, 66 dossiers ont été présentés (dont un seul relevant de la compétence du préfet). Sur ces 66 dossiers : - 59 ont obtenus un avis favorable, soit plus de 89% du total, - 5 ont obtenu un avis défavorable, soit 7,6 % du total, - 1 a été retiré par le demandeur, - 1 a été reporté car incomplet. Concernant les motivations des avis défavorables, il convient de distinguer les motifs de rejets (2 cas, a priori, pour la Savoie), et les motifs de refus (3 cas). Pour les premiers, sont rejetées les demandes de gérants de refuges au motif qu'ils n'entrent pas dans le dispositif dérogatoire instauré par le décret du 22 octobre 2016. Pour les seconds, ont été rejetés des établissements pratiquant déjà le convoyage, en infraction avec la réglementation sur la circulation des véhicules motorisés en espaces naturels. Enfin, les textes ne prévoyant pas l'élaboration d'études d'incidences sur la faune, aucune demande n'a été rejetée pour des raisons environnementales, faute d'éléments tangibles.