

GUIDE TECHNIQUE



STRMTG

SERVICE TECHNIQUE DES REMONTÉES MÉCANIQUES ET DES TRANSPORTS GUIDÉS

ENGINS SPÉCIAUX

INSTRUCTIONS TECHNIQUES

Version du 25 septembre 2020



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

Objet – Domaine d’application – Destinataires

Le présent guide technique concerne les "engins spéciaux" définis dans les textes détaillant les exigences relatives aux règlements de police des remontées mécaniques et des tapis roulants de stations de montagne (Règlements de Police Généraux, Règlements de Police propres à chaque installation, guide RM1, guide RM3, guide tapis roulants).

Ces textes imposent notamment que chaque engin spécial soit apte à emprunter l'installation. Cette aptitude doit être évaluée par un avis du STRMTG, ou à défaut directement par l'exploitant de la remontée mécanique ou du tapis roulant concerné.

Le présent guide technique explicite les dispositions auxquelles sont soumis les "engins spéciaux", afin de faciliter cette **évaluation de l'aptitude d'un engin spécial à être utilisé sur remontées mécaniques ou tapis roulants.**

Ce guide est destiné à l'ensemble des acteurs professionnels, notamment ceux pouvant être amenés à se prononcer sur l'aptitude citée ci-avant (STRMTG, exploitants de remontées mécaniques et tapis roulants) ainsi qu'aux constructeurs / revendeurs d'engins spéciaux.

Les dispositions du présent guide visent à proposer des solutions techniques qui ne présentent pas de caractère réglementaire mais dont le respect permet cependant de présumer de la conformité aux exigences réglementaires et/ou l'atteinte d'un niveau de sécurité jugé satisfaisant. A défaut, une justification devra être apportée.

Les dispositions du présent guide ne préjugent en rien du respect des réglementations autres que celles liées à la sécurité du système ou de l'installation considérée.

Historique des mises à jour

| N° version | Rédacteur | Date | Nature de la version |
|------------|------------------|-------------------|----------------------|
| 1 | Jean-Marie RICCI | 25 septembre 2020 | Création |

| RÉDACTEUR | VÉRIFICATEUR | APPROBATEUR |
|---|---|---|
| Jean-Marie RICCI Chargé d'affaires | Christophe SION Responsable du Département Agréments Outils Tapis | Daniel PFEIFFER Directeur du STRMTG |
|  |  |  |



Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports guidés (STRMTG)
 1461 rue de la piscine
 38400 St Martin d'Hères
 tél. : 33 (0)4 76 63 78 78
 mël. strmtg@developpement-durable.gouv.fr
www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr

Crédit photos page de couverture : agents du STRMTG

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| Préambule..... | 3 |
| 1 - DISPOSITIONS GENERALES..... | 3 |
| 1.1 - Définitions..... | 3 |
| 1.2 - Conception générale de l'engin / Documentation / Conditions d'utilisation..... | 4 |
| 2 - DISPOSITIONS POUR UNE UTILISATION SUR TELESKIS..... | 5 |
| 2.1 - Classification :..... | 5 |
| 2.2 - Dispositions techniques :..... | 6 |
| 3 - DISPOSITIONS POUR UNE UTILISATION SUR TELESIEGES..... | 7 |
| 4 - DISPOSITIONS POUR UNE UTILISATION SUR REMONTÉES MÉCANIQUES À VÉHICULES FERMÉS (TÉLÉCABINES,...)..... | 9 |
| 5 - DISPOSITIONS POUR UNE UTILISATION SUR TAPIS ROULANTS..... | 10 |
| Annexe - Élaboration du guide..... | 11 |

Préambule

La réglementation applicable aux remontées mécaniques et aux tapis roulants de stations de montagne, et tout particulièrement les Règlements de Police Généraux et les Règlements de Police propres à chaque installation, prévoient généralement l'accès aux installations par les usagers "*piétons ou munis de skis alpins, skis de fond, monoskis, surfs*".

Tout autre engin utilisé par un usager est considéré comme "engin spécial", et ces règlements imposent que chaque engin spécial soit **apte à emprunter l'installation**. Cette aptitude est évaluée par un avis du STRMTG, ou à défaut directement par l'exploitant de la remontée mécanique ou du tapis roulant concerné.

Le présent document contient les dispositions auxquelles est soumis tout engin spécial destiné à être utilisé sur remontée mécanique ou un tapis roulant, afin qu'il puisse servir de base à l'évaluation de l'aptitude citée ci-avant.

Le présent document ne prend pas en compte les aspects liés à la piste de descente.

Même si un engin spécial est conforme à l'ensemble des dispositions de ce document, l'exploitant a la possibilité d'interdire ou de limiter son accès à une installation au vu des spécificités de cette dernière et de son environnement. Pour les engins à destination des personnes en situation de handicap, cette interdiction ou limitation doit être clairement justifiée par des éléments de sécurité.

1 - DISPOSITIONS GENERALES

1.1 - Définitions

Outre les classifications usuelles, telles que "engin d'hiver" / "engin d'été", ou encore "engin de glisse" / "engin à roues", il apparaît important de définir ici certaines grandes familles d'engins spéciaux, permettant de regrouper les engins spéciaux de plus en plus courants et possédant une conception et un mode d'utilisation fortement similaires.

Chacune de ces appellations regroupe des engins dont les critères d'acceptation sur remontées mécaniques ou tapis roulant sont identiques, ainsi ces appellations sont particulièrement destinées à être utilisées dans la rédaction des règlements de police.

- **2 roues** : bicycle robuste destiné à une utilisation sur terrains accidentés.

Cette catégorie comporte les engins de type VTT, composé généralement d'un cadre de vélo, d'un selle, d'un pédalier.

Cette catégorie inclut aussi les engins de type trottinette tout-terrain, généralement sans selle et ni pédalier, et sur lesquels l'utilisateur est positionné debout.

Un 2 roues peut être transporté sur téléski avec la perche entre les jambes de l'utilisateur.

- **Snowscoot** : engin de glisse composé d'un cadre, d'un guidon, d'une fourche, et muni de deux planches (une avant, une arrière) généralement larges. Le guidon permet d'orienter la planche avant solidaire de la fourche. La planche arrière est fixée au cadre. Un snowscoot n'est pas muni de selle, l'utilisateur pratique donc en position debout. Cette absence de selle et le cadre généralement bas permettent au snowscoot de pouvoir être embarqué aisément sur télésiège, en restant entre les jambes de son usager.

- **Véloski** : engin de glisse composé d'un cadre similaire à celui d'un vélo, muni d'une selle, d'un guidon, d'une fourche, et de deux planches (une avant, une arrière) généralement étroites. Le guidon permet d'orienter la planche avant solidaire de la fourche. La planche arrière est fixée à l'arrière du cadre,

généralement de manière articulée. Un véloski étant muni d'une selle et d'un cadre plutôt haut, il ne peut pas être embarqué sur télésiège aussi facilement qu'un snowscoot.

- **Fauteuil-ski** : engin de glisse destiné à la pratique du ski assis, constitué d'un siège monté sur un châssis articulé fixé sur 1 ou 2 skis. La conception du fauteuil-ski permet une mise en position haute, nécessaire à l'embarquement sur les télésièges. Un fauteuil-ski peut être destiné à une utilisation autonome, semi-autonome ou avec un usager totalement dépendant (le fauteuil-ski est alors conduit par un « pilote-accompagnateur »).

- **Mountainboard** : engin à 4 roues, s'apparentant à un gros skateboard, destiné à une pratique tout-terrain. L'utilisateur est positionné debout, en position transversale, les pieds positionnés généralement dans 2 fixations de type « footstraps ».

Autres définitions :

- **Leash** : lien de sécurité reliant l'utilisateur à son engin. Sa présence peut être obligatoire dans certains cas identifiés dans le présent guide.

- **Usager "solidaire" de l'engin** (terme utilisé dans le guide RM3, et repris dans le présent guide) : un usager est considéré "solidaire" de son engin spécial, dès lors qu'il ne peut pas se désolidariser de son engin sans une intervention de la main.

En conséquence, une fixation de type snowboard rend l'utilisateur solidaire de son engin, alors qu'une fixation de type footstrap ne rend pas l'utilisateur solidaire.

1.2 - Conception générale de l'engin / Documentation / Conditions d'utilisation

L'engin spécial doit posséder une notice d'utilisation, référencée et datée, qui contient le descriptif général de l'engin, ainsi que les consignes d'utilisation et d'entretien définies par le constructeur.

L'âge ou la taille minimal que doit avoir l'utilisateur de l'engin spécial, est défini par le constructeur de l'engin spécial et spécifié dans sa notice d'utilisation, que l'utilisateur est tenu de connaître et de respecter.

Par ailleurs, l'utilisateur reste soumis à la réglementation relative aux remontées mécaniques et tapis roulants, qui peut contenir, le cas échéant, des prescriptions ou interdictions applicables à tous les types d'utilisateurs (par exemple pour les enfants seuls de moins de 1,25 m sur télésièges, moins de 5 ans sur tapis roulants, etc.)

La conception de l'engin spécial doit être telle qu'aucun composant, notamment extérieur, ne soit susceptible de blesser un tiers.

L'évaluation de l'aptitude de l'engin à être utilisé sur une remontée mécanique ou un tapis roulant, n'inclut pas la vérification de la solidité de l'engin spécial et de ses composants. En effet tout constructeur d'engin spécial est soumis notamment au code de la consommation, qui exige de ne mettre sur le marché qu'un produit conçu pour résister à l'usage qui en est prévu.

2 - DISPOSITIONS POUR UNE UTILISATION SUR TELESKIS

2.1 - Classification :

L'évaluation de l'engin spécial doit permettre de vérifier qu'il est capable d'être utilisé sur l'une des catégories suivantes de téléskis :

- **catégorie 1** : téléskis de vitesse inférieure ou égale à 3 m/s, et avec une pente de piste de montée inférieure ou égale à 25%.
Cette catégorie de téléski convient aux engins spéciaux dont le recul peut être important (bouées par exemple) ou encore ceux qui présenteraient dans une pente supérieure à 25 % un inconfort pour l'utilisateur ou une réelle difficulté de maîtrise.
- **catégorie 2** : téléskis avec une pente de piste de montée inférieure ou égale à 40% (quelle que soit leur vitesse).
Cette catégorie de téléski convient aux engins spéciaux pour lesquels une pente jusqu'à 40 % ne représente pas un inconfort ou une difficulté d'usage, mais qui présentent une insécurité en cas de lâcher intempestif dans une pente supérieure à 40 % (karts à 3 ou 4 roues, engins de glisse à 3 skis,...).
- **catégorie 3** : téléskis avec une pente de piste de montée inférieure ou égale à 50% (quelle que soit leur vitesse).
- **catégorie 4** : tous les téléskis (quelles que soient leur vitesse et leur pente de montée).
Cette catégorie de téléski convient aux engins spéciaux avec lesquels une chute en ligne ne présente pas plus de risques que pour un utilisateur skieur. En tout état de cause, cela ne peut concerner que des engins spéciaux d'un poids inférieur à 20 kg, munis d'un leash, et avec lesquels l'utilisateur a la capacité de se récupérer facilement en cas de chute.

Bien évidemment, un exploitant de téléski pourra interdire l'accès à un téléski dont la particularité, l'environnement, etc. ne lui semblent pas compatibles avec l'engin spécial, même si cet engin a été validé dans la catégorie 4.

Le rattachement de chaque engin spécial à l'une des catégories de téléskis ci-dessus, ainsi que les éventuelles conditions particulières d'exploitation, doivent être déterminés en fonction de la facilité d'utilisation de l'engin, de sa similarité avec d'autres engins analogues déjà validés, et notamment au regard des éléments suivants :

- stabilité de l'engin (lors du départ, en ligne, lors du lâcher) ;
- risque de soulèvement de l'avant de l'engin, lors du départ ainsi que dans une pente de montée relativement forte ;
- effort de traction à supporter par l'utilisateur de l'engin durant toute la montée, et notamment en cas de pente forte ;
- conséquences en cas de chute de l'utilisateur en cours de montée ;
- conséquences en cas de lâcher intempestif en cours de montée (risque de recul de l'engin, risque de basculement en arrière,...) ;
- capacité pour l'utilisateur de l'engin à dégager la piste de montée en cas de décrochage, de chute ;
- capacité pour l'utilisateur de l'engin à éviter un obstacle sur la piste de montée.

2.2 - Dispositions techniques :

Le poids de l'engin spécial doit être compatible avec le domaine d'utilisation du téléski.

En toute logique, ce point mérite une attention toute particulière dès lors que le poids de l'engin spécial est supérieur à 20 kg.

Si l'engin spécial est utilisé avec un système d'accrochage reliant l'engin à l'agrès du téléski, il est opportun de privilégier les systèmes d'accrochage :

- utilisant l'agrès du téléski dans son état normal (pas d'ajout / modification / remplacement de composant de l'agrès) ;
- ne laissant pas d'élément sur l'agrès après le décrochage, car cela représente un risque d'accrochage à des éléments du téléski (pylônes, gares,...) et de heurt avec des tiers notamment en gare aval ;
- ne nécessitant pas d'effort de retenue trop important sur les bras de l'utilisateur.

Les engins spéciaux de type "VTT" ne font pas l'objet d'un avis STRMTG délivré à chaque constructeur. Néanmoins, il est admis par le STRMTG qu'ils peuvent être utilisés sur téléskis de catégories 1 à 3 sans dispositif d'accrochage à l'agrès du téléski (perche entre les jambes). Toutefois, le retour d'expérience avec ce mode d'utilisation a montré qu'il était plus confortable d'avoir des sellettes articulées, une cale extérieure pour se maintenir lors de la prise de perche à l'embarquement, et un départ provoqué manuellement par le personnel du téléski. Par ailleurs, ce retour d'expérience a montré qu'une vitesse de câble de 2 à 3 m/s semblait idéale pour assurer une stabilité suffisante du VTT et de son usager durant la montée.

Tout engin spécial, en cas de lâcher durant la montée, doit pouvoir s'arrêter sans devenir incontrôlable, quelle que soit la pente et le type de terrain.

Ainsi, soit l'engin spécial est facilement contrôlable par son usager (par exemple, une trottinette tout-terrain à 2 roues) soit l'engin doit s'arrêter seul (par exemple grâce à un système anti-recul et/ou anti-basculement sur les engins de type karts).

Si l'utilisateur n'est pas solidaire de son engin spécial, et que l'engin lâché seul dans la pente peut la dévaler et présenter un risque pour un autre usager du téléski ou un tiers, alors l'engin spécial doit être muni d'un leash (lien de sécurité).

Si la configuration du terrain présente des dangers particuliers pour les usagers du téléski partis en dérive suite à un décrochage intempestif en ligne (tout particulièrement pour les usagers d'engins spéciaux de type bouées), des mesures appropriées doivent être prises ; par exemple des protections par rembourrage, des filets ou des fossés de retenue peuvent satisfaire à cette prescription.

Il convient à ce sujet de se conformer aux exigences du guide technique du STRMTG "RM3 - Exploitation, maintenance et modifications des téléskis" et notamment celles de son paragraphe A.1 relatif aux aménagements de la piste de montée.

L'espacement minimal non chargé entre l'agrès tractant l'engin spécial et l'agrès suivant, doit être supérieur à 8 secondes. Cet espacement doit être suffisant pour permettre à l'utilisateur de l'engin spécial d'avoir suffisamment de temps pour quitter l'aire d'arrivée et/ou dégager la piste de montée en cas de lâcher intempestif en cours de montée. Pour des engins spéciaux de type kart, cet espacement minimal est de 20 secondes.

Avant d'autoriser sur le même téléski le transport simultané d'un engin spécial avec d'autres types d'utilisateurs (skieurs, autres engins spéciaux,...) il est nécessaire de prendre en compte le temps nécessaire à chaque type d'utilisateur ayant lâché intempestivement en cours de montée, pour stopper son recul et libérer la piste de montée, ainsi que la possibilité d'évitement d'obstacle de chaque type d'utilisateur. Si nécessaire, l'espacement minimal non chargé avant et après l'agrès tractant l'engin spécial doit être adapté.

L'engin spécial ne doit pas présenter d'élément susceptible de retenir l'agrès du téléski lors du lâcher en

gare d'arrivée.

L'engin spécial doit être compatible avec le dispositif de fin de piste présent sur le télési.

La présence d'une personne sur l'aire d'arrivée du télési, prête à actionner le bouton d'arrêt d'urgence, est nécessaire pour tout engin spécial possédant un système d'accrochage relié à l'agrès du télési, et pour lequel le décrochage nécessite une manœuvre active de la part de l'utilisateur (notamment les fauteuils-ski et fauteuils tout-terrain).

Cette personne peut être une vigie mise en place par l'exploitant du télési, ou être l'accompagnateur de l'utilisateur ou d'un groupe d'utilisateurs (à définir par l'exploitant du télési selon le mode d'exploitation envisagé).

Pour tous les autres engins spéciaux, et notamment en cas d'arrivée de télési de type "lâcher sous poulie", il est conseillé de mettre en place une telle vigie lors des premiers jours de la période d'exploitation, afin de s'assurer que les décrochages se déroulent correctement, par exemple au regard de la configuration de l'arrivée, du type d'agrès, du niveau de pratique, du comportement des usagers, etc.

3 - DISPOSITIONS POUR UNE UTILISATION SUR TELESIEGES

De manière générale, le transport d'un engin spécial peut s'effectuer avec l'utilisateur transporté séparément de son engin considéré et transporté comme un bagage. Le transport de l'engin spécial est alors effectué dans les conditions de transport de bagage validées par le règlement de police général et le cas échéant par l'exploitant du télésiège.

L'utilisateur et le cas échéant le pilote de l'engin spécial ne sont pas considérés comme des piétons.

Toutefois, des conditions spécifiques d'utilisation peuvent être nécessaires pour certains engins spéciaux, notamment lorsque l'utilisateur est transporté en étant dans ou sur son engin (fauteuils-ski, snowscoots,...). Ces conditions d'utilisation seront déterminées en fonction de la facilité d'utilisation de l'engin, de sa similarité avec d'autres engins analogues déjà validés, et essentiellement au regard des éléments suivants :

- stabilité de l'engin (lors de l'embarquement, en ligne, lors du débarquement) ;
- hauteur nécessaire sous le siège à l'embarquement ;
- vitesse du siège à l'embarquement (qui doit laisser le temps à l'utilisateur d'embarquer correctement sur le siège avec son engin, et d'être certain d'être bien positionné) ;
- vitesse du siège au débarquement (qui doit laisser le temps à l'utilisateur de débarquer correctement avec son engin) ;
- poids de l'engin risquant de déstabiliser l'utilisateur lors des phases d'embarquement et de débarquement ;
- gabarit de l'engin (et de son éventuel système d'accrochage), pouvant interférer avec le garde-corps ou les repose-pieds lors des phases d'embarquement et de débarquement, ou pouvant conduire à un dépassement hors de l'espace enveloppe du siège ;
- présence de leash (lien reliant l'utilisateur à une partie fixe de son engin), obligatoire dès lors que l'engin spécial n'est pas solidaire de son utilisateur (cas des engins spéciaux de type snowscoots notamment) ;
- rôle éventuel du personnel d'exploitation du télésiège lors des phases d'embarquement et de débarquement ;
- conséquences en cas d'évacuation verticale.

Le poids de l'engin spécial (et de son éventuel système d'accrochage) doit être compatible avec le domaine d'utilisation des composants du télésiège.

L'engin spécial doit être muni d'un leash (lien de sécurité) suffisamment solide, le reliant à son usager, dès lors que l'usager n'est pas solidaire de son engin spécial. Néanmoins, cette obligation ne concerne pas les engins spéciaux transportés comme bagage séparément de leur usager.

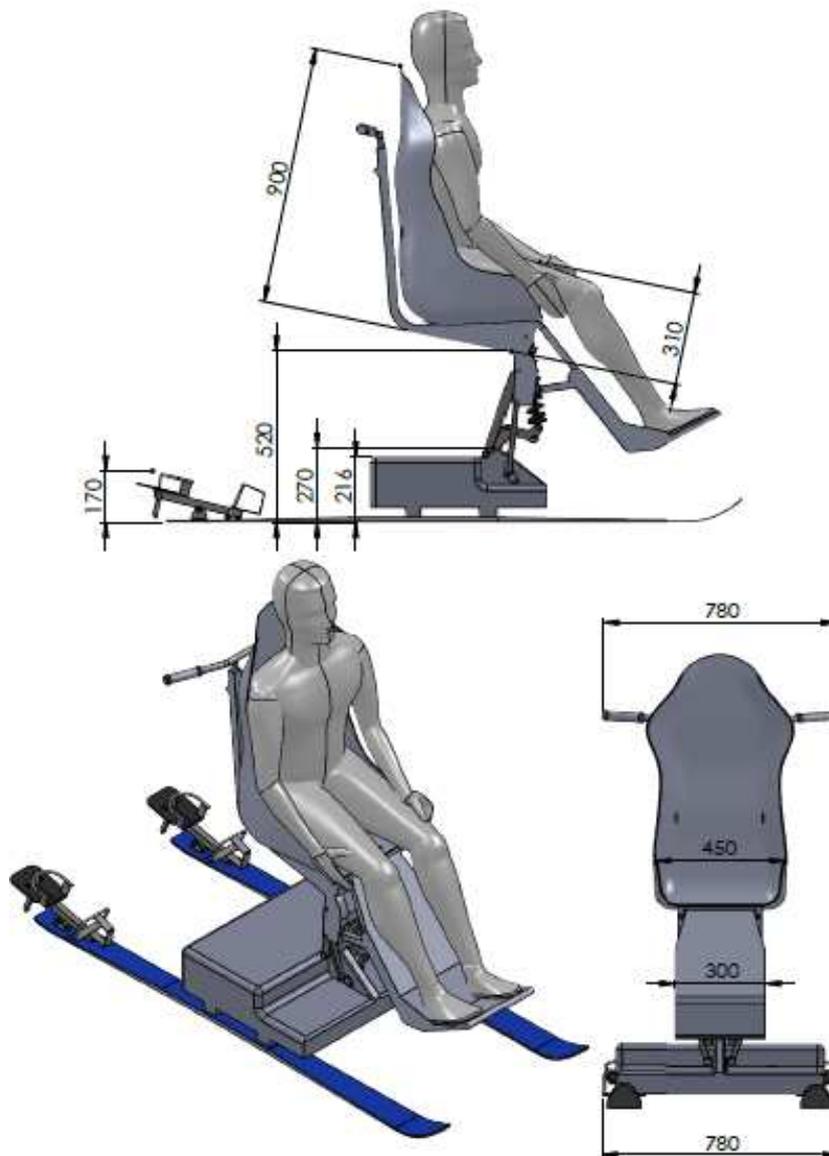
Lors de l'embarquement d'un engin spécial sur télésiège avec son usager, si la largeur maxi de l'engin spécial est supérieure à 60 cm, alors l'usager de l'engin spécial doit avoir 2 places contiguës réservées à son usage.

Le gabarit de l'engin spécial doit être compatible avec la conception du siège, et notamment avec :

- la hauteur de l'assise du siège (notamment pour les fauteuils-ski handisport) ;
- la hauteur libre sous le siège, qui devra être suffisante à l'embarquement ainsi qu'au débarquement, si une partie de l'engin spécial est destinée à être glissée sous le siège ;
- le garde-corps, dont l'abaissement devra être possible.

Si l'abaissement complet du garde-corps n'est pas possible, seuls l'usager du fauteuil-ski et son (ses) accompagnant(s) peuvent prendre place sur un même siège.

Le gabarit suivant correspond au gabarit standard du fauteuil-ski le plus encombrant existant :



L'évacuation verticale de l'utilisateur de l'engin spécial devra toujours être possible.

Généralement, l'utilisateur et l'engin spécial sont évacués séparément. Toutefois, il est souligné pour information que, pour le cas particulier des fauteuils-ski handisport ayant fait l'objet d'un avis du STRMTG à ce jour, il existe une procédure universelle d'évacuation verticale de l'ensemble engin+utilisateur :

« Le fauteuil-ski sera évacué à l'aide de 2 sangles de 1,5 m. La première sera passée à l'arrière du dossier du siège et sous les bras de l'utilisateur, créant ainsi un point d'accrochage devant l'utilisateur. La seconde sangle sera passée sous le châssis du fauteuil-ski au niveau des genoux de l'utilisateur. Les 2 sangles se rejoignent ainsi en un seul point d'accrochage où viendra se mousquetonner la corde utilisée pour l'évacuation. Dans tous les cas le matériel utilisé répondra aux normes pertinentes pour le matériel d'évacuation. »

4 - DISPOSITIONS POUR UNE UTILISATION SUR REMONTÉES MÉCANIQUES À VÉHICULES FERMÉS (TÉLÉCABINES,...)

De manière générale, le transport d'un engin spécial dans une remontée mécanique à véhicules fermés s'effectue avec l'utilisateur transporté comme un piéton, et son engin considéré et transporté comme un bagage. Le transport de l'engin spécial est alors effectué dans les conditions de transport de bagage validées par l'exploitant de la remontée mécanique.

En cas d'évacuation verticale, l'utilisateur et son engin spécial lorsqu'il n'est pas solidaire sont alors évacués séparément.

Pour le cas particulier des engins spéciaux avec lesquels l'utilisateur est transporté en restant à l'intérieur de son engin (exemple des matériels à vocation handisport), le véhicule de la remontée mécanique doit être suffisamment spacieux pour que l'engin spécial et son utilisateur puisse être transportés en toute sécurité.

En cas d'évacuation verticale l'utilisateur et son engin spécial sont évacués ensemble, la procédure universelle suivante convient à tous les fauteuils-ski ayant fait l'objet d'un avis du STRMTG à ce jour :

« Le fauteuil-ski sera évacué à l'aide de 2 sangles de 1,5 m. La première sera passée à l'arrière du dossier du siège et sous les bras de l'utilisateur, créant ainsi un point d'accrochage devant l'utilisateur. La seconde sangle sera passée sous le châssis du fauteuil-ski au niveau des genoux de l'utilisateur. Les 2 sangles se rejoignent ainsi en un seul point d'accrochage où viendra se mousquetonner la corde utilisée pour l'évacuation. Dans tous les cas le matériel utilisé répondra aux normes pertinentes pour le matériel d'évacuation. »

5 - DISPOSITIONS POUR UNE UTILISATION SUR TAPIS ROULANTS

Le mode de transport le plus sûr est le suivant : usager piéton transporté debout, et tenant son engin spécial à la main.

L'engin spécial doit être compatible avec le domaine d'utilisation du tapis roulant, notamment en ce qui concerne le poids de l'engin spécial, ou encore son gabarit au regard de la largeur utile de la bande transporteuse.

Dans le cas d'un tapis roulant à débarquement latéral une attention particulière doit être apportée concernant les difficultés que peut éprouver un usager devant tenir son engin spécial à la main et s'aider de la main courante pour débarquer.

L'engin spécial ne doit pas pouvoir partir en dérive s'il est lâché seul.

Avant d'autoriser sur un même tapis roulant le transport simultané d'un engin spécial avec d'autres types d'usagers (skieurs, autres engins spéciaux,...) il sera nécessaire de prendre en compte la capacité d'évitement de chaque type d'usager (par exemple en cas de chute en ligne d'un usager skieur, devant l'engin spécial).

Annexe - Élaboration du guide

Conformément au décret n° 2010-1580 du 17 décembre 2010, portant création du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés, le STRMTG est chargé de produire des guides et référentiels.

Le présent document a été élaboré par le groupe de travail national « Engins Spéciaux » mis en place par le STRMTG.

Pilote : M. SION Christophe - STRMTG

Secrétaire : M. CHAUVET Jérôme - STRMTG

| Nom Prénom | société |
|-------------------------|---|
| Mme ARNAUD Julie | Domaines Skiabiles de France |
| M. BOUNIOL Frédéric | Loisir Assis Evasion |
| Mme BURAUD Marie-Joseph | UNAF représentant usagers |
| M. CAILLET Cédric | STRMTG - Bureau Savoie |
| M. CHAUVET Jérôme | STRMTG – Département Agréments Outils Tapis |
| M. COLMET DAAGE Cyril | Snooc |
| M. DURAND Jean-Pierre | GMM |
| M. GARREAU Cédric | Fédération Française Handisport |
| M. LE CORRE Bruno | All 4 Mountain |
| M. MARTIN Philippe | Pomagalski |
| M. MERLE Claude | STRMTG - Bureau Savoie |
| M. MIENVILLE Nicolas | STRMTG – Département Installations par Câbles |
| M. PANEL Didier | Globe 3T |
| M. PFEIFFER Daniel | STRMTG - Direction |
| M. SAZIO Stefan | Fédération Française Handisport |
| M. SION Christophe | STRMTG - Département Agréments Outils Tapis |
| M. STEIMER Jean-Marie | Steimer Equipements |
| M. TESSIER Pierre | Tessier |