

Commune de Aime-la-Plagne

Rénovation du parcours enduro n° 34 sur Montalbert *Aime-la-Plagne (73)*

Demande de complément au dossier
d'examen au cas par cas 2023-KKP-4842
Annexes au formulaire CERFA n° 14734*04

24 janvier 2024

Réf. : 2023013

Partie de piste à rénover : il s'agit bien de raccorder des parties de pistes de ski, randonnées raquettes et des chemins VTT existants ainsi que de créer 650 m pour raccorder la future piste VTT à la partie rénovée en 2021 via la route des Mairiers existante ?

Le projet consiste plus exactement à raccorder plusieurs sections déjà existantes de sentiers afin de créer un itinéraire unique entre le sommet de la télécabine de Montalbert et la station de Montalbert.

Pour cela, seuls 650 linéaires sont à créer sur l'ensemble du projet pour raccorder les itinéraires existants. Les autres sections représentent un linéaire de 2,1 km et devront être rénovées partiellement. Ces sections correspondent plus précisément à des pistes de ski, des chemins 4x4 et des sentiers de randonnée en raquette l'hiver. Le passage des piétons et vététistes est déjà bien visible sur l'érosion du sol.

Le tracé VTT sera donc formellement identifié comme tel pour les usagers sur toute sa longueur (la partie existante et projetée sont donc à considérer comme un ensemble) et sera susceptible d'augmenter la pression sur la biodiversité, due à la fréquentation à cet endroit. Au regard des enjeux biodiversité, quelles seront les mesures pour éviter, réduire ou compenser les incidences de cette fréquentation et notamment pour lutter contre la divagation et la déambulation sauvage, y compris pour le 1er tronçon rénové en 2021 ? Le premier tronçon a-t-il fait l'objet d'une étude à minima concernant la biodiversité et quelles mesures ERC ont été appliquées sur ce premier tronçon ?

L'ensemble du tracé partie amont, qui est déjà réalisé, avait été parcouru avec l'ONF avant travaux, pour en apprécier les rénovations nécessaires à la pratique du VTT.

La majeure partie des sentiers existaient, ils n'étaient plus entretenus et paraissaient dégradés par les intempéries, par les travaux d'exploitation forestière et par le bullage des pistes de ski.

Le pratiquant VTT devait alors se frayer un chemin sur les sections qui n'existaient plus ou qui n'étaient plus praticables. Le choix de la rénovation et de la remise en état de ces sections anciennes a permis justement de limiter les divagations et la déambulation sauvage des vététistes, en réaménageant un sentier correspondant aux attentes des pratiquants.

Les choix faits entre les aménageurs Bike Solution et l'ONF avaient été de ne couper aucun arbre et de recourir à l'élitage minimaliste.

Il a également été réalisé la fermeture et la revégétalisation des anciennes traces anarchiques afin de canaliser les pratiquants sur ce tracé. Il a également été nécessaire d'assainir le drainage en évitant que les sentes ne servent de lit d'écoulement des eaux, en procédant à des sorties d'eau aussi régulièrement que nécessaire.

Les flux VTT ont été canalisés pour réduire la vitesse et l'érosion des freinages.

- Le cerfa p3 et 9, indique que la piste de descente sera exploitée en saison estivale aux horaires d'ouverture du domaine skiable grâce à la remontée des VTT par la télécabine. Il faudra préciser ces horaires et en cas d'exploitation nocturne, étudier les incidences de cette exploitation nocturne notamment sur la faune

La piste de VTT de descente sera exploitée en période estivale pendant la durée d'ouverture de la télécabine de début juillet à fin août, soit une période de deux mois. La télécabine est ouverte de 9h à 17h20. Il n'y a donc pas d'exploitation ni d'utilisation nocturne de la piste VTT.

l'annexe p15 mentionne des terrassements très légers. Quelles sont les quantités de déblais/remblais nécessaires à la réalisation du projet et comment seront-ils gérés ?

La piste de VTT correspond à un parcours de difficulté « rouge », c'est-à-dire destiné à des pratiquants habitués. Les pistes seront donc très étroites, comme pour un sentier piéton.

- > Sur la section N°2 mesurant 650m, la création sera 100% manuelle, sans utilisation de pelle mécanique. Cette section comporte déjà des sentes animales. Le terrain naturel possède une pente moyenne faible d'environ 10 à 12%. Il est prévu de créer le cheminement en « suivant les courbes de niveau ». Donc il est possible de simplifier en disant qu'il faut « couper » cette pente de 10 à 12% presque à l'horizontale en ratissant en surface la couche d'épine pour trouver le dur. Il n'y aura donc pas de création de déblais/remblais.
- > Sur la section N°3 mesurant 55m, il faudra faire recours partiellement au déblais remblais avec une pelle mécanique, sur 15 à 20m. Le corridor existe, le sentier raquette inscrit dans la neige l'hiver, laisse néanmoins place à une sente déjà existante sur le terrain. Elle mesure environ 30cm de large actuellement, qu'il conviendra d'élargir à 50/60cm. Il s'agit donc de gratter 10 à 15cm de large à l'amont, pour les répartir à l'aval de la sente existante, offrant ainsi la largeur attendue. C'est un secteur sans véritable couche d'humus, nous sommes en présence d'un substrat rocheux effrité, avec faible présence de terre végétale. Le talus créé à l'amont n'est pas laissé « coupé à la verticale », car cela n'offrirait aucune stabilité dans le temps. Le talus amont d'une hauteur entre 5 et 20cm selon les endroits seront compactés/lissés à la main. En termes de volume il faut prélever par élargissement entre 1,5 à 3m³ dans le talus amont sur l'ensemble de cette section. L'intégralité servira à élargir et stabiliser l'assise à l'aval. Les mottes de végétation seront repositionnées, face racinaire côté sol pour favoriser la reprise de la végétation.
- > Sur la section 5, les travaux manuels ne toucheront pas l'assise existante du sentier, il n'y aura pas de déblais/remblais, car ils ont déjà été effectués. Ici, il s'agit de nettoyer la trace, reboucher les ornières, créer des sorties d'eau régulièrement, de la même manière qu'une petite cunette perpendiculaire au tracé qu'on peut trouver sur les sentiers pédestres.
- > Sur la section 7, il sera nécessaire de refermer des virages relevés et d'en créer de nouveaux pour amener plus de fluidité et calibrer la vitesse pour éviter l'érosion. Pour cela, il faudra décaisser à l'endroit de la trajectoire et mettre les déblais en positif, en cordon. Au préalable, la fine couche d'humus est prélevée puis replaquée sur l'extérieur du cordon.
- > Sur la section 9, le sentier existe. Il s'agit de « casser » la vitesse en créant des chicanes autour des arbres existants afin de réduire fortement la vitesse de cette section actuellement rectiligne. Les volumes mobilisés

sont faibles et prélevés dans le sentier existant pour être surimposés sur les nouvelles sections.

- l'annexe p9 et le cerfa p11 évoque un défrichage et le cerfa p3 mentionne des coupes d'arbres et élagages. Si un défrichage réel est nécessaire, celui-ci doit être localisé et quantifié.

Sur la section 5, 3 individus d'aulne vert pourraient être coupés puisque leur taille importante menace d'arracher le talus amont de la piste. Ils constituent des obstacles au niveau de la tête des pratiquants. Les couper est une solution et les contourner par l'amont en est une autre. Il pourrait s'avérer judicieux de les préserver pour naturellement contraindre les pratiquants de VTT à réduire leur vitesse à ces endroits. Le choix sera fait avec l'ONF en phase travaux.

Au tout début de la section 9, dans le but de contourner totalement la zone humide qui est actuellement traversée par le sentier VTT existant, il sera nécessaire de couper 3 ou 4 sujets de petites tailles, en accord sur place avec l'ONF. Il y a donc un défrichage sur 15m de long et 3 ou 4 arbres seront abattus. Ce défrichage est une alternative de tracé et doit permettre de préserver la zone humide et de ne pas la traverser. Les anciens modules en métal et en bois jadis utilisés, de même que les tuyaux PVC utilisés pour canaliser l'eau, sans succès seront retirés.

Sur la fin de la section 9, il sera nécessaire de modifier la fin de la piste qui arrive actuellement de façon beaucoup trop rapide et en pente forte (>30%) directement sur un chemin 4x4 utilisé par les véhicules des groupements pastoraux, ceux des habitants des quelques maisons des hameaux supérieurs (Pra Véry), et les randonneurs. Il n'est pas possible d'ouvrir ce parcours VTT à la clientèle sans soigner cette zone. Il faut donc créer la fin de cette section de 520m. La création mesurera 65m. Le cheminement a été imaginé avec l'ONF, dans la fin du peuplement de résineux, dont beaucoup de sujets sont trop proches les uns des autres. Les plus petits sujets « mal en point » seront ceux qui seront abattus, cela concernera un maximum de 6 arbres. Les beaux sujets matures et sains seront préservés et élagués sur les branches basses au besoin.

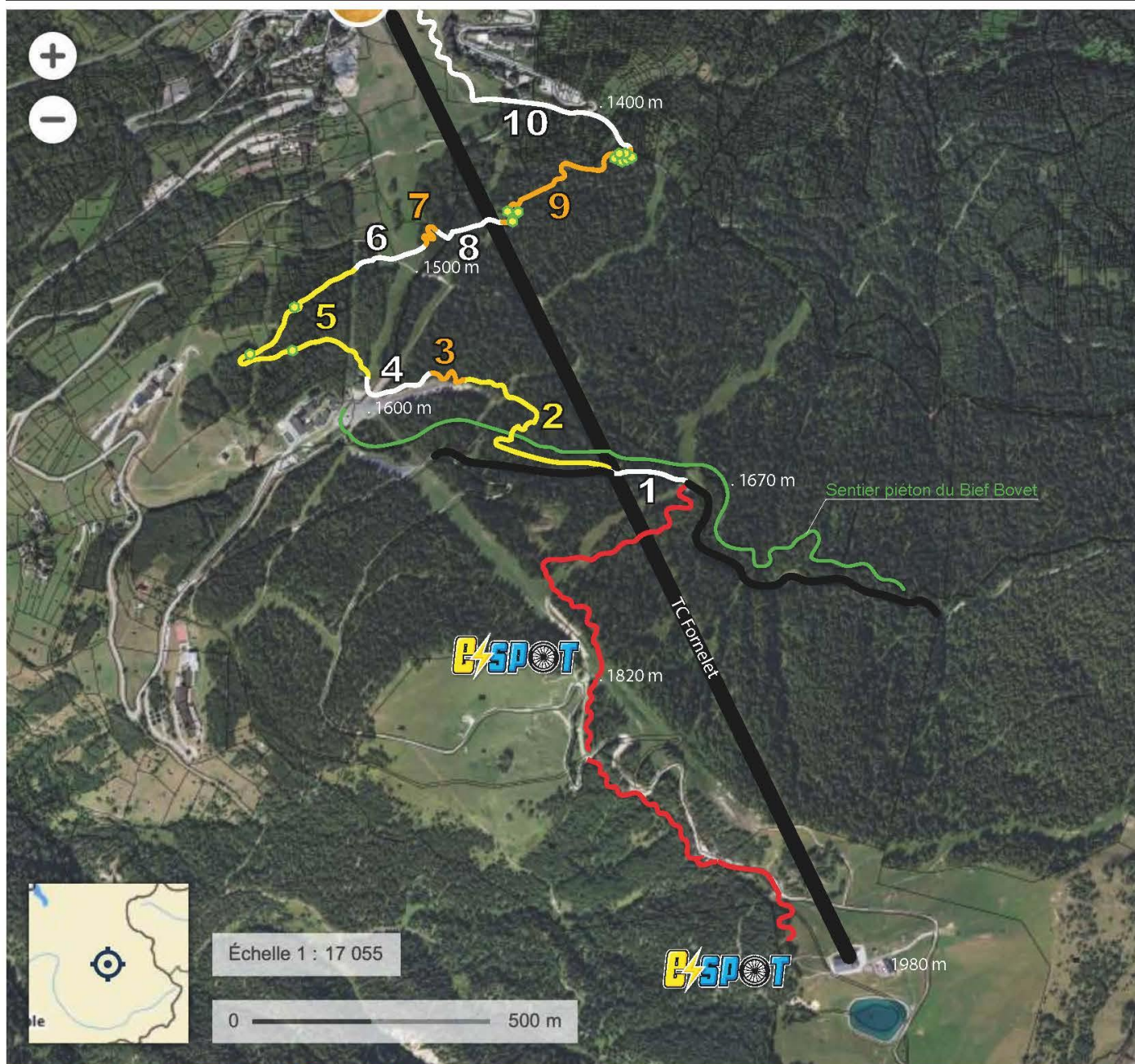
La carte page suivante permet de localiser les arbres à couper.

ETUDE PORTANT SUR LA RÉNOVATION DU PARCOURS ENDURO N°34

CARTOGRAPHIE MONTALBERT - FORNELET - Décembre 2023

- Parcours Enduro N°34 découpé en section de typologie de travaux pour 2024.

Chef de projet BikeSolutions: Maxime Higel 06.75.06.58.23 maxime.higel@bikesolutions.fr
Référence document: Carto-Montalbert_EN34-2023.ai



Légende

- | | | | |
|--|-----------------------------|--|---|
| | : Remontée exploitée l'été. | | : Sections de travaux manuels, sans intervention mécanique. |
| | : Sentier piéton | | : Sections de travaux mécanisés, avec finitions manuelles. |
| | : route des Mairiers | | : Sections sans travaux (blanc) |
| | : Point altitude | | : Section remodelée en 2021 |
| | : Zone E-Spot | | : Arbre à couper |

Le secteur fortement anthropisé connaît une forte fréquentation touristique liée à la pratique de randonnée en été (cerfa p9). Au-delà des incidences liées à la déambulation sauvage, l'information sur la fréquentation de la piste est attendue ainsi qu'une présentation globale de la fréquentation des activités et aménagements VTT du secteur. De plus, l'augmentation des activités estivales et des infrastructures associées nécessite une analyse globale de la fréquentation, de ses impacts, dont les émissions de gaz à effet de serre induites (incluant les modalités d'accès à la station).

Le secteur de La Plagne comporte 31 pistes de VTT dont 11 pistes de VTT/VTAE, 9 pistes enduro/MTB et 11 pistes sur le Bike Park situé au centre du domaine skiable.

Dans le secteur de Montalbert, il existe en matière de piste VTT:

- > Ce parcours Enduro 34 desservit par la télécabine
- > 2 zones « E-Spot », petites boucles ludiques et concentrées pour la découverte du VTT à Assistance Electrique.
- > La piste 4x4 entre le Dou De La Ramaz et le sommet du Fornelet, qui est utilisée à la montée comme à la descente par quelques vététistes, randonneurs et divers véhicules.
- > La route des Mairiers utilisée quasiment comme une route communale par divers véhicules, des promeneurs, des vélos.

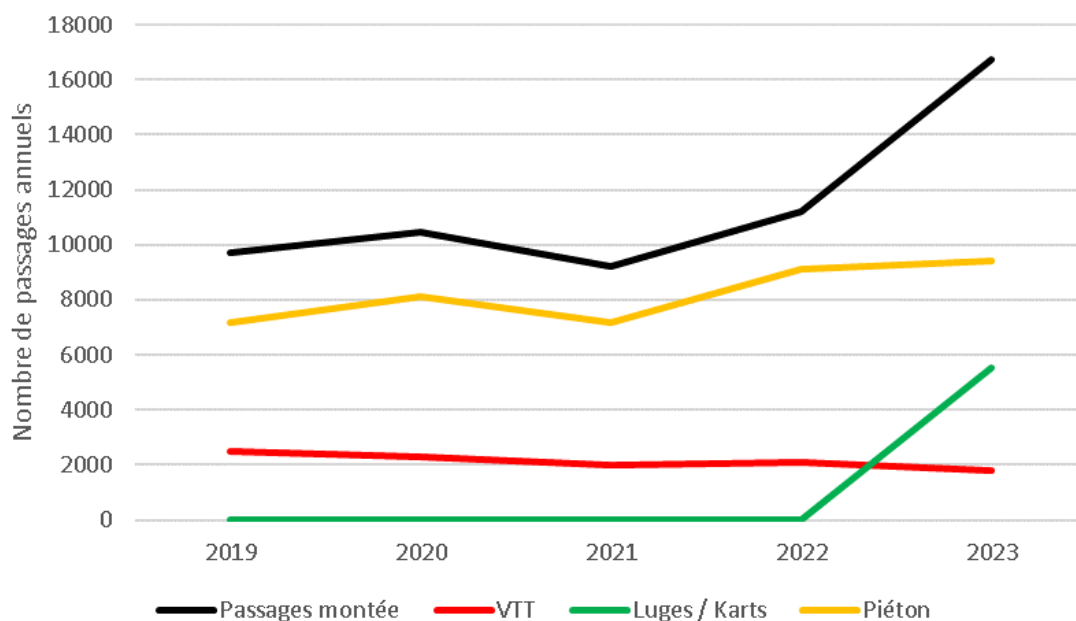
Le futur parcours Enduro 34 va probablement augmenter la fréquentation sur le secteur, mais de façon qui devrait restée marginale puisque ce secteur est excentré par rapport à l'ensemble du produit VTT de La Plagne qui se centralise essentiellement autour du Bike Park du Colorado à Plagne Centre. De plus, de difficulté rouge, ce parcours Enduro 34 s'adresse à des vététistes aguerris, limitant la fréquentation des débutants sur ce secteur.

La remise en état de ce parcours permettra aux pratiquants de rester sur ce parcours et donc de limiter les divagations sauvages en dehors du tracé.



Le parcours d'Enduro 24 est desservi en période estivale par la télécabine de Montalbert. La Société d'Aménagement de La Plagne recense chaque saison estivale le nombre de passages sur ses remontées mécaniques.

Les données de fréquentation de la télécabine de Montalbert sur les 5 dernières saisons estivales nous ont été transmises par la SAP. Ces données permettent de visualiser l'évolution du nombre de passages total sur la TC dont le nombre de passages avec VTT, piéton ou avec luge/kart sur les 5 dernières années.



Données de fréquentation de la télécabine de Montalbert entre 2019 et 2023 en saison estivale. Source : SAP

Ces données montrent que le total de passages en période estivale a augmenté entre 2019 et 2023. Le nombre de passages de piéton suit la même tendance. En revanche, le nombre de passages de VTT a diminué légèrement depuis 2019 de manière assez régulière, passant d'environ 2500 passages en 2019 à 1800 passages en 2023.

Entre 2022 et 2023, une nouvelle piste de kart a été créée sur le secteur de Montalbert et a fait augmenter de manière significative et brutale la fréquentation totale de la TC à l'été 2023, passant d'environ 11000 passages en 2022 à plus de 16000 passages en 2023.

Les données du nombre de nuitées répertoriées pour la saison 2023 montrent une augmentation de 3,1% par rapport à la saison 2022 avec 67 851 nuitées en 2023 contre 65 803 nuitées en 2022.

L'augmentation de la fréquentation estivale à La Plagne induit à fortiori une augmentation des émissions de GES. Cette augmentation est principalement due au transport des clients pour venir jusqu'à La Plagne. En effet, les activités estivales se résument principalement à la randonnée, au VTT ou aux nouvelles activités comme le kart. Ces différentes activités ne nécessitent pas directement de consommation d'énergie et donc n'engendrent pas directement d'émissions de GES. Certaines remontées mécaniques sont tout de même en fonctionnement pour faciliter l'accès aux pistes de descentes en VTT/kart et aux piétons. Les remontées mécaniques fonctionnent à l'électricité, énergie largement décarbonée en France avec un facteur d'émission de 57 gCO₂/kWh produit pour le mix énergétique français.

La télécabine de Montalbert est ouverte en été entre début juillet et fin août tous les jours sauf le samedi de 9h à 17h40. Le fonctionnement de la TC est adapté au fil de la journée en fonction du flux de client, ce qui permet de réduire les émissions de GES générées par son fonctionnement. Une augmentation de fréquentation de la TC engendrera donc une augmentation des émissions de GES qui restera tout de même relativement faible en raison de l'ordre de grandeur du facteur d'émissions qui reste peu conséquent.

Une augmentation d'émission de GES relativement important est toutefois générée par l'augmentation de fréquentation estivale en raison du déplacement des touristes vers La Plagne. Cette augmentation est très difficile à quantifier étant donné que les moyens de transport et les provenances des clients ne sont pas connus.

Le projet consiste à rénover un parcours enduro en grande partie déjà existant, seuls 650 m de nouvelle piste seront créés afin de relier l'arrivée de la TC Montalbert avec la piste enduro qui débute à une altitude plus basse.

Aux regards des données de fréquentation VTT de la TC Montalbert depuis 2019 et du type de projet, aucune augmentation significative de fréquentation VTT induite directement par le projet n'est à prévoir sur le secteur.