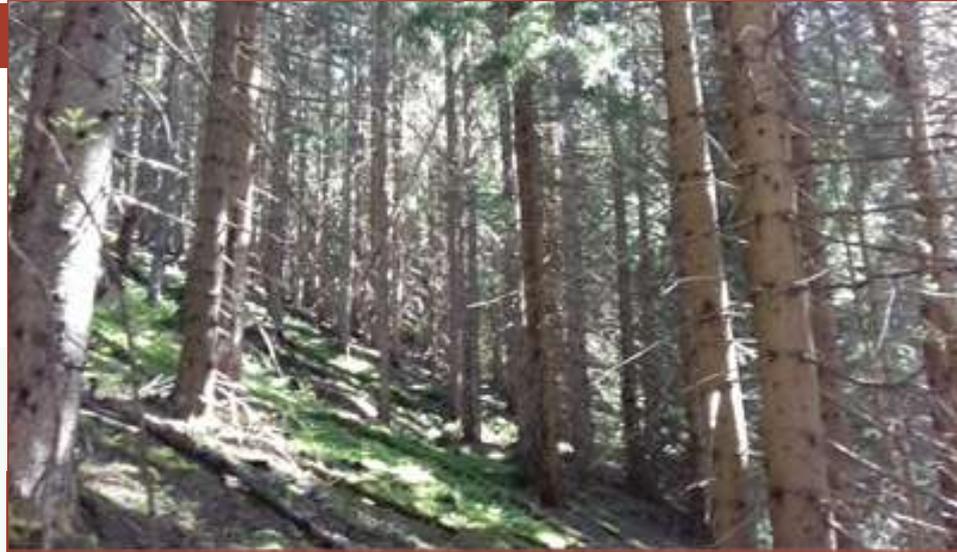


Passy, mercredi 7 avril 2021

DOSSIER DE PRESSE

Route forestière du Châtelard au Col de Voza



Le Pays du Mont-Blanc, réunissant la Communauté de Communes Pays du Mont-Blanc et la Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc, ont lancé **dès 2008 des réflexions autour de la forêt du territoire**. Cela a abouti **en 2013 à la proposition du projet de la route forestière du Châtelard au Col de Voza**. Il aura fallu ensuite **plus de 8 ans d'études, de procédures et d'échanges** avec les différents experts, mais aussi les acteurs du territoire, les élus, les propriétaires et les financeurs pour faire aboutir ce projet.

Ce projet vise à améliorer l'accès pour les différents propriétaires à leur forêt en reprenant 8,2 km de routes ou pistes forestières existantes (plus ou moins praticables) en les mettant au gabarit et normes actuelles (4 m de large et 12 % de pente maximale) et en créant 5,4 km pour relier les tronçons actuels.

À partir de cette route, les propriétaires pourront utiliser trois différentes techniques pour extraire le bois de la forêt : le débardage par câble, l'utilisation du Tramway du Mont-Blanc et le débardage par tracteur forestier.

Les prélèvements en forêt des propriétaires se limiteront à quelques trouées de 1 500 à 2 000 m² réparties sur le massif pour obtenir une forêt étagée avec des arbres de différentes classes d'âge. Cette exploitation représente au maximum 50 camions /an.

Le projet de route forestière a pour objectif de préserver et entretenir la forêt, et lui permettre de jouer ses différents rôles, parmi lesquels :

- **Protéger** contre les risques naturels et préserver la biodiversité,
- **Optimiser** la séquestration du carbone par la photosynthèse et l'utilisation des bois,
- **Produire** du bois en alimentant notamment la filière locale de construction, ce qui réduira l'utilisation de bois importés,
- **Accueillir** les promeneurs.

Un bon entretien de la forêt permettra d'accéder aux différents secteurs en cas de dégâts (tempête, incendie, bris de neige, etc.).

Ce projet a été défini et a évolué au fil du temps pour limiter son impact sur l'environnement et le paysage. Au final, le projet permettra d'obtenir des bénéfices sur la biodiversité sur certains aspects. La réalisation de la route débutera en septembre et c'est maintenant une phase de communication pédagogique qui commence. Les collectivités impliquées se sont appuyées sur la réalisation d'un film expliquant point par point le projet.

SOMMAIRE

1. Les origines : de la charte forestière au schéma de desserte - p.2
2. La route forestière - p.3
3. A quoi servira cette route - p.4
4. Pourquoi l'intervention de l'homme est-elle nécessaire dans ces forêts ? - p.5
5. Le projet de route a toujours pris en compte son impact environnemental - p.5
6. Un film et une communication pour expliquer ce déroulé et ces démarches - p.6

CONTACTS

Presse : E. AMBLARD - 06 47 66 34 80

Technique : A. PISSARD - 06 30 07 20 42

POUR VISIONNER LES VIDEOS :

Rendez-vous sur Youtube :

Communauté de Communes Pays du Mont Blanc - CCPMB



1. LES ORIGINES : DE LA CHARTE FORESTIÈRE AU SCHÉMA DE DESSERTE

Les élus du Pays du Mont-Blanc (Communautés de Communes Pays du Mont-Blanc et Vallée de Chamonix-Mont-Blanc) ont élaboré une **charte forestière de territoire entre 2008 et juillet 2009**.

Elle a permis de recenser les différents besoins et problématiques sur le territoire et a définis plusieurs types de projets qui pouvaient être menés

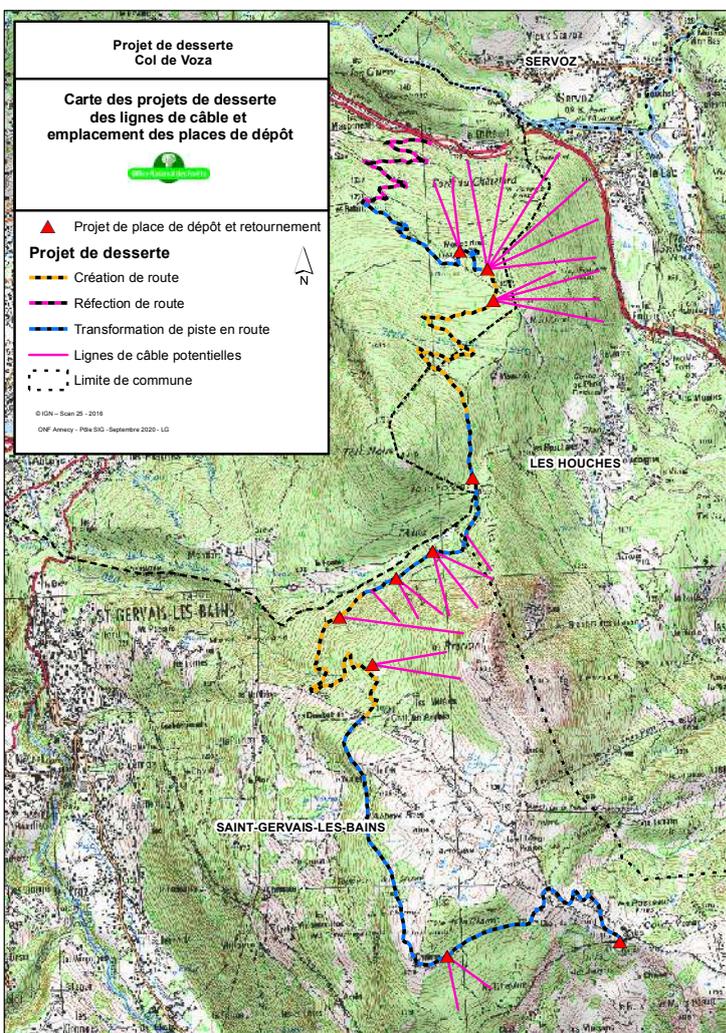
par les propriétaires, entreprises, collectivités, organismes, en prenant en compte les différents usages et enjeux de la forêt.

Parmi ses priorités, **la nécessité d'améliorer l'accès à la forêt, pour faciliter la sortie des bois coupés est rapidement ressortie**. Des études ont été proposées aux communes en ayant un regard non pas communal mais à l'échelle des massifs. **Ainsi, dès 2011, les communes de Passy, Les Houches et Saint Gervais ont validé l'idée de réfléchir ensemble sur le massif qu'elle partage autour du massif de Tête Noire et du Prarion.**

A la suite de plusieurs mois de travail, les 3 communes valident en 2013, le contenu **d'un schéma de desserte multifonctionnel** pour ce massif. Cette étude comprend une **analyse objective des besoins et détaille les problématiques rencontrées autour de la desserte** en général et pour la forêt notamment. Cette étude a été confiée à un groupe indépendant, le cabinet Fortea consulting associé à Emmanuel Bonaimé, expert forestier indépendant.

Parmi les projets proposés, la mise en œuvre d'une route forestière intercommunale qui partirait du Châtelard en reprenant la voirie existante pour se rendre jusqu'au Col de Voza. Les projets proposés ont été choisis sur le **principe de desservir un maximum de surface tout en minimisant l'impact des infrastructures sur le milieu et le paysage, et de pouvoir amortir au mieux les investissements.**

Le projet phare issu de cette étude était la route forestière intercommunale partant du Châtelard et allant jusqu'au Col de Voza.



Une étude préliminaire a ensuite été lancée sur ce projet. Ses résultats ont été présentés en juillet 2015 aux élus des 3 communes. Ils ont tous donné un accord de principe sur le lancement du projet. En 2016, les élus des Houches ont proposé d'assumer le portage du projet : c'est finalement la Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc qui s'en est concrètement chargée,

ayant entre-temps récupéré la compétence nécessaire. S'en suit une phase de validation officielle dans les différents Conseils municipaux et communautaires pour aboutir au dépôt d'une demande de financement en 2017 et enfin les différentes demandes d'autorisation environnementales.

2. LA ROUTE FORESTIÈRE

Le projet du **Châtelard au Col de Voza** consiste à obtenir une **route forestière**, c'est-à-dire une **route accessible aux grumiers de 4 m de large maximum, avec une pente maximale de 12 %**.

La route forestière proposée reprend une majorité d'accès existant : **8,2 km de voiries existantes et 5,4 km de création**.

L'objectif général du projet est d'améliorer l'entretien et la gestion de la forêt, grâce à une meilleure accessibilité du massif.

Cet ouvrage sera fermé à la **circulation par des barrières** sur les différentes entrées de part et d'autre. C'est en effet une règle imposée par les financements publics obtenus pour ce projet. Ceux-ci s'élèvent à **80 % du coût du projet**. L'obtention de ces financements se décide après examen de différents services instructeurs et après notation entre tous les projets présentés au sein de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Ce projet a été jugé comme prioritaire par ces financeurs qui ont accepté d'accorder les sommes correspondantes dans des budgets pourtant très contraints. **La circulation sur la route a été évaluée à environ 50 camions grumiers par an**.

Son revêtement

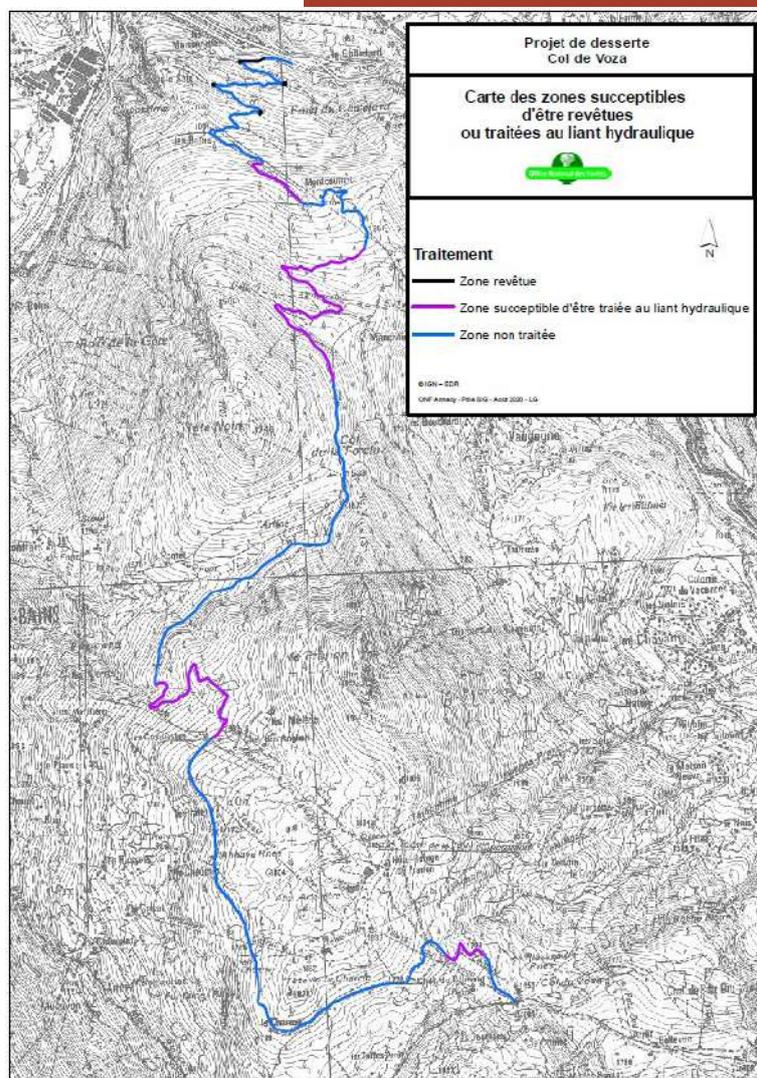
Cette route sera revêtue en majorité avec des matériaux pris sur place. Celle-ci doit pouvoir supporter le passage des camions grumiers chargés. L'assise de la route est réalisée avec les matériaux pierreux du site, qui sont concassés et compactés sur place. On **évite l'apport de matériaux extérieurs**, potentiellement vecteurs de plantes invasives, et générateurs de trafic routier important.

Cependant, sur certaines portions du tracé, notamment les portions en création, **au maximum sur 3,5 km**, il a été envisagé d'utiliser du **liant hydraulique**. Celui-ci serait utilisé uniquement si les matériaux du site s'avéraient insuffisants.

Le **liant hydraulique** est une technique peu énergivore permettant d'injecter à froid de la chaux et/ou du ciment (à déterminer après analyses pédologiques)

sur une profondeur de 20 à 30 cm dans le sol en place. Cela permet d'améliorer la portance de la route, sans apporter de matériaux pierreux de l'extérieur (estimés à 350 camions pour 3,5 km), ni utiliser dans les mêmes proportions de granulats extraits de gisements.

L'utilisation du bitume est strictement limitée aux premiers lacets en aval de Montcutant jusqu'aux dernières habitations : cette route bitumée est déjà existante.





3. A QUOI SERVIRA CETTE ROUTE

La route s'avère nécessaire pour permettre d'assurer **une bonne gestion et un entretien de la forêt, mais aussi pour pouvoir accéder à la forêt en cas de dégâts occasionnés sur les forêts (tempête, incendie, bris de neige, etc.).**

La gestion des forêts est une condition essentielle pour qu'elles assurent les différentes fonctions qui leur sont attribuées. **Pour garantir ce renouvellement, des coupes d'arbres sont nécessaires au sein de trouées d'une superficie de 1 500 à 2 000 m².**

Dans ce massif, les forêts sont dans une situation de **vieillesse avancé**. Les effets du réchauffement climatique (température, sécheresse, développement d'insectes xylophages, etc.) fragilisent la stabilité de ces peuplements et augmentent le risque d'effondrement, voire d'incendie sur le secteur.

De nombreuses références scientifiques confirment que les forêts gérées et entretenues sont plus résilientes. cf. le rapport « Des solutions fondées sur la nature pour s'adapter au changement climatique de l'ONERC ».

La mise en place d'infrastructures telles que les dessertes forestières (routes forestières, places de dépôts, ...) **participent à la lutte contre les incendies tout en permettant l'exploitation des bois**. En effet, les dessertes permettent aux professionnels de gérer la forêt dans de bonnes conditions tout en offrant plus d'efficacité dans la surveillance des massifs et une meilleure sécurité d'accès en cas d'incendie.

La route du Châtelard au Col de Voza offrira de mettre en place 3 techniques de débardage pour extraire les bois exploités au sein de la forêt suivant la configuration des secteurs :

Le débardage par câble :

les équipements nécessaires à ce type d'opération ont besoin d'une voirie au gabarit d'une route forestière pour être installés. L'évacuation du bois peut être réalisée à la descente ou à la montée suivant la configuration du site.



Le transport sur le Tramway du Mont-Blanc,

notamment pour toute une partie de la forêt de St Gervais qui est inaccessible aujourd'hui. Le bois placé sur les wagons du tramway doivent être montés au niveau du Col de Voza, qui est le seul point où le déchargement peut se faire correctement (les contraintes de voirie empêchent l'accès des grumiers prolongé au niveau de la gare de St Gervais). Cette technique reste limitée à un faible volume car l'installation du train n'est pas prévue pour cet usage



Le débardage au tracteur forestier :

Cette technique est déjà utilisée sur le bas du massif côté Passy. Elle n'est plus rentable au-delà de 1 km de trainage de bois. La présence de la route permettra de raccourcir ces distances de trainage et donc les nuisances correspondantes.

4. POURQUOI L'INTERVENTION DE L'HOMME EST-ELLE NÉCESSAIRE DANS CES FORÊTS ?

La forêt doit être saine et stable pour exercer sa **fonction de protection contre les risques naturels**. Pour y parvenir, il est préconisé qu'elle soit étagée par groupe ou collectifs répartis en mosaïque. Cette structure demande une continuité et une **régularité dans les interventions en forêt** pour assurer un bon équilibre sur le long terme (cf. guide de sylviculture des forêts de montagne).

Sur le secteur, la présence de la route permettra de **faciliter le rajeunissement de la forêt**. Cela redynamisera la capacité de séquestration des peuplements forestiers en pleine dynamique de croissance, ainsi que par le stockage du carbone dans les bois exploités, qui pourront être utilisés dans la construction.

Le Pays du Mont-Blanc fait justement partie de la démarche Sylv'ACCTES qui préserve les forêts pour qu'elles jouent au mieux les différents rôles dans une zone de montagne (stockage du carbone, protection contre les risques naturels, accueil, biodiversité, paysage, etc.).

Entre 1 800 et 2 000 m³ /an de bois sortiront de la forêt grâce à la route. Il pourra alimenter la filière locale de construction et évitera l'utilisation de bois importés, qui génèrent des transports importants à travers toute l'Europe.

Pour rappel, pour construire un chalet bois on utilise environ 100m³ de bois (grume), ce qui veut dire qu'avec ce qui sera exploité grâce à ce projet, on pourra construire 18 à 20 chalets



A RETENIR -

2 000 m³ de bois récoltés par an au maximum.

→ permettent de générer dans la filière **42 emplois sur une année.**

→ représentent **2 000 tonnes de CO₂ stocké.**

A titre de comparaison, par exemple,

1 tonne de CO₂ émis correspond à environ 4 000 km parcourus en voiture.

5. LE PROJET DE ROUTE A TOUJOURS PRIS EN COMPTE SON IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Au stade du schéma de desserte, l'implantation du projet a été réfléchi pour **utiliser au maximum les tracés existants et ne créer des portions que sur des secteurs à faible impact.**

Une étude d'impact pour se rendre compte des effets sur l'environnement

Lors de l'instruction des demandes de subventions, l'**autorité environnementale** a demandé la réalisation d'une étude d'impact. Celle-ci a duré plus d'un an, pour permettre une analyse sur les 4 saisons. Les résultats obtenus à l'été 2019 ont permis de **faire évoluer le projet, en réduisant au maximum ses impacts sur le milieu et les espèces.**

Suite à la réalisation de cette étude : **une partie du projet par exemple a été abandonnée, la portion de route prévue sur le secteur de Tête noire pour limiter les effets sur les espèces (oiseaux nicheurs dans les boisements par exemple).**

Parmi les autres mesures environnementales prévues :

- **L'adaptation des périodes de travaux** en fonction des périodes de sensibilité des différentes espèces présentes,
- **La création d'un réseau de mares intra forestières** favorables à la reproduction du triton alpestre,
- **La création de refuges pour les reptiles,**
- **La mise en défens d'arbres** d'intérêt écologique (arbres à cavités, arbres morts sur pieds, etc.),
- **La capture/déplacement** des individus de reptiles en amont du chantier
- La vérification d'absence d'amphibien sur l'emprise des travaux avant le terrassement.
- ...



tions qui seront intégrés dans le cahier des charges des entreprises. Les remarques de l'Autorité environnementale ont aussi fait l'objet d'une attention particulière, pour lesquelles des réponses détaillées ont été apportées.

Le projet permet d'obtenir des impacts bénéfiques pour la biodiversité. L'ouverture en trouées prévue dans l'exploitation classique au sein du massif forestier permettra le développement de clairières. Il y aura une **augmentation des milieux ouverts, grâce à la végétalisation des talus de la route et dans le cadre des trouées réalisées dans la gestion forestière.**

Certaines espèces de lisière seront ainsi favorisées. La Ligue pour la protection des oiseaux (LPO) préconise comme principale mesure de gestion pour la chouette Chevêchette de maintenir une forêt riche avec des vieux arbres (avec cavités) et des zones clairières. Le projet prévoit justement le maintien d'arbres à cavités et la réalisation de trouées pour la gestion.

Enfin, pendant le chantier et les années suivantes, **un suivi environnemental sera réalisé sur tout le projet.**

Les différentes demandes d'autorisation environnementale sollicitées ont fait l'objet d'examen par la **CDNPS (Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites)** et le CSRPN (Conseil Scientifique Régional du **Patrimoine Naturel**) qui ont tous deux rendus des **avis favorables**. Ces deux instances sont composées de spécialistes dans de nombreux domaines qui ont rendu leur décision après examen approfondi du dossier.

L'ARS – Agence Régionale de Santé a également été saisie sur ce dossier, et suite à la visite d'un hydrogéologue sur place a apporté des recommanda-

6. UNE COMMUNICATION PÉDAGOGIQUE ET ADAPTÉE POUR EXPLIQUER LA ROUTE

Les collectivités impliquées dans le projet ont souhaité accompagner la réalisation de la route en produisant **des vidéos explicatives**. Celles-ci sont réparties en 4 vidéos avec une diffusion sur les réseaux sociaux.

On retrouve parmi les thématiques abordées la réalisation de la route, ses apports écologiques, ou encore le respect des processus démocratiques.

Différents spécialistes de la forêt sont interrogés à cette occasion : l'Office National des Forêts, qui gère les forêts publiques, l'INRAE, qui mène de nombreuses recherches sur les forêts de montagne, Sylv'ACCTES qui permet la préservation de la forêt et la valorisation de ces différents services. En parallèle, différents acteurs du territoire apportent aussi leur témoignage sur la préparation de ce projet.

Ce document pédagogique comprend aussi des illustrations diverses, cartes, simulations 3D, pour bien matérialiser ce que sera le projet. Les collectivités pourront poursuivre cette démarche par d'autres vidéos.



Un film pour sensibiliser

Les financeurs



L'EUROPE S'ENGAGE en région
Auvergne-Rhône-Alpes
avec le FEADER

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DE L'ALIMENTATION
Savoie
France

CONSEIL SAVOIE MONT BLANC